

Ueber die Vortheile der Unternehmung einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau,

von

Franz Anton Ritter von Gerstner.

Im Februar 1829.

Ueber die Vortheile

der

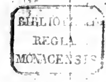
Unternehmung einer Eisenbahn

zwischen

der Moldau und Donau,

von

Franz Anton Ritter von Gerstner.



Im Februar 1829.

Wien.
Gedruckt bey J. P. Sollinger.

Inhalt.

Einleitung.

I. Begünstigungen der Unternehmung von Seite der hohen Staatsverwaltung.

§. 1. Der Bau der Eisenbahn hat dieselben Vorrechte, wie der k. k. Straßenbau.

§. 2. Die Unternehmung hatte keine Caution für die Ausführung der Bahn zu leisten, und ist für alle kommenden Zeiten berechtigt, einen beliebigen Frachttarif festzusetzen.

§. 3. Die Unternehmung hat bereits im voraus die Salzfracht für sechs Jahre vom 1. April 1829 anzufangen, mit bloßem Nachlasse von 5 Percenten gegen die Preise der Chausséefracht zugesichert erhalten.

§. 4. Die Unternehmung ist von jeder Wegmauth befreyt, welches für die Staatscasse jährlich einen bedeutenden pecuniären Verlust verursacht.

§. 5. Die zur Eisenbahn eingelösten Grundstücke sind von der Grundsteuer befreyt.

§. 6. Die Eisenbahn bleibt für alle kommenden Zeiten freyes Eigenthum der Gesellschaft, es wird daher kein Amortisationsfond zur Tilgung der Actien erfordert.

II. Gegenstände der Fracht auf der Eisenbahn.

§. 7. Obgleich es noch nicht entschieden ist, ob die Eisenbahn nach Linz oder nach Mauthausen geführt wird, so ist doch schon jetzt gewiß, daß jenes Salzquantum, welches bisher theils von Linz und theils von Mauthausen nach Budweis geht, ganz auf der Eisenbahn verführet werden wird.

§. 8. Das Salzquantum, welches dermahlen von Gmunden über Stockerau und Kornenburg geht, wird von Gmunden über die Eisenbahn direct nach Deutschbrod verführet werden.

§. 9. Die jährliche Salzfracht auf der Eisenbahn beträgt daher 410,000 Centner.

§. 10. Im Falle der Salzfreyhandel in Böhmen eingeführt würde, so kann die Eisenbahn-Unternehmung nur Vortheile davon ziehen.

§. 11. Die Unternehmung erhält während der ersten sechs Jahre der Bahnbenützung wenigstens 30 kr. per Centner, oder im Ganzen jährlich 205,000 fl. C. M. für die Salzfracht aus der Staatscasse.

§. 12. Von den Handelsgütern, welche dermahlen zwischen Linz und Budweis gehen, werden bey gänzlich hergestellter Bahn wenigstens 100,000 Centner auf derselben verführt werden, und einen Frachtlohn von wenigstens 24 kr. per Centner bezahlen.

§. 13. Von den Gütern, welche dermahlen zwischen Prag und Wien auf der mährischen Straße gehen, werden bey gänzlich hergestellter Bahn wenigstens 100,000 Centner jährlich auf dieselbe übertragen werden, und wenigstens 20 kr. per Centner an Frachtlohn zahlen.

§. 14. Von Eisen und Stahl hat man auf 15,000 Centner jährliche Fracht, zu 20 kr. den Centner zu rechnen.

§. 15. Von Halleiner Gyps hat man auf 20,000 Ct. jährliche Fracht à 20 kr. pr. Ct. zu rechnen.

§. 16. Vom Kalk hat man auf 5000 Ct. jährliche Fracht à 12 kr. pr. Ct. zu rechnen.

§. 17. Ziegeln, Steinplatten und Bruchsteine werden ebenfalls in bedeutender Menge über die Bahn gehen, die jedoch dermahlen noch nicht in der Bilanz angeschlagen werden.

§. 18. Der jährliche Fischtransport wird ein Frachtquantum von wenigstens 15,000 Ct. à 24 kr. pr. Ct. liefern.

§. 19. Der jährliche Getreidetransport wird ein Frachtquantum von wenigstens 50,000 Ct. à 12 kr. pr. Ct. liefern.

§. 20. Der Transport vom Brennholz mit den von Budweis nach Linz zurückkehrenden Salzwägen wird sehr bedeutend werden und wenigstens 2 kr. pr. Ct. reinen Nutzen abwerfen; der Transport von Bauholz wird noch weit einträglicher seyn.

§. 21. Die Beförderung der Reisenden wird die Revenüen der Bahn ebenfalls vermehren.

III. Frachtkosten, Unterhaltungs- und Regiekosten bey der hergestellten Bahn.

§. 22. Ableitung der Frachtkosten auf der Bahn nach den Resultaten der französischen und englischen Eisenbahnen.

§. 23. Bestimmung der jährlichen Auslagen für die Unterhaltung und Bewachung der Bahn, dann für die aufzustellenden Beamten.

§. 24. Verminderung der Frachtkosten durch die Einführung der Dampfwägen auf der Eisenbahn. Vortheile aus der Einführung der Dampfschifffahrt auf der Donau.

IV. Reine Erträgnisse der Bahn.

§. 25. Die gänzlich hergestellte Bahn von Budweis bis zur Donau gibt jährlich ein reines Erträgniß von wenigstens 170,000 fl. C. M.

§. 26. Die Bahn von Budweis bis Leß gibt jährlich ein reines Erträgniß von wenigstens 55,000 fl. C. M.

§. 27. Die Bahn von Budweis bis Leopoldschlag gibt jährlich ein reines Erträgniß von wenigstens 25,000 fl. C. M.

§. 28. Der Unternehmungsfond, welcher für die Ausführung der ganzen Bahn erfordert wird, beträgt höchstens 1,600,000 fl. C. M. — Vergleichung dieses Fondes mit dem ersten Anschlage.

§. 29. Das Interesse der Herren Actionäre erfordert es, die Bahn so schnell als möglich zu beendigen.

§. 30. Die vollkommene Sicherstellung der Revenüen der Unternehmung und der ferneren Kosten des Baues ist unumgänglich nothwendig.

§. 31. Angabe der Gründe, warum die Bahn mit schmiedeisernen auf Holz befestigten Schienen, und nicht mit massiven Schienen ohne Holzunterlagen hergestellt wurde.

§. 32. Angabe der Gründe, warum der Bau von Budweis gegen die Donau, und nicht von der Donau gegen Budweis geführt wurde.

§. 33. Andere Bemerkungen für die glückliche Beendigung der Unternehmung.

§. 34. Schlußfolgerungen.

Einleitung.

Die Unternehmung der Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau ist dermahlen so weit vorgeschritten, daß der ganze Bau dieser Bahn in Böhmen geendigt, und in Oberösterreich etwas mehr als eine Meile, oder im Ganzen 32,800 Wiener Klafter d. h. 8 1/5 nied. öster. Meilen von den k. k. Salzmagazinen innerhalb der Stadt Budweis in Böhmen bis über Leopoldschlag in Oberösterreich vollkommen ausgeführt, ein sehr bedeutender fundus instructus angeschafft und alles so eingeleitet ist, daß der Gütertransport auf dieser Strecke, welcher vor zwey Monathen anfing, und seit dieser Zeit ununterbrochen fortgesetzt wurde, keinem Anstande mehr unterliegt. Die Benützung der hergestellten 8 1/5 Meilen Bahn liefert daher die erste Verzinsung des Unternehmungsfondes.

Dieser Fond, welcher bisher für die Unternehmung verwendet wurde, beträgt laut dem Berichte, welcher der Wiener-Zeitung vom 3. Februar beylag *), an baren Geldauslagen bis Ende December vorigen Jahres 921,673 fl. 18 kr. Conv. Münze, welche auf die Herstellung der erwähnten 8 1/5 Meilen Bahn, auf die Anschaffung des fundus instructus und auf einige andere, die ganze Unternehmung zwischen der Moldau und Donau betreffende Gegenstände und Vorauslagen verwendet wurden. Obgleich nun seit längerer Zeit die Bauholz-Vorräthe für die Herstellung der weiteren drey Meilen Bahn von Leopoldschlag bis Lest an Ort und Stelle zugeführt werden, so soll erst in der nächsten am 20. Februar l. J. abzuhaltenden General-Versammlung die definitive Entscheidung über die Fortsetzung der Unternehmung getroffen werden; es kann daher sowohl die gründliche Beurtheilung der Sache von Seite des, an der Unternehmung Theil nehmenden Publicums, als auch das Interesse der ganzen Gesellschaft nur befördern, wenn der Gegenstand, um welchen es sich handelt, seiner ganzen Wichtigkeit nach erörtert und genau nachgewiesen wird.

Der nächste Zweck einer jeden Industrial-Unternehmung liegt in der Verzinsung der hierauf verwendeten Fonds, und zwar erwartet man mit Recht bey einer Industrial-Unternehmung höhere Zinsen zu erhalten, als es die landesüblichen, oder hier in Österreich fünf Procente sind. Gewöhnlich wird jede Unternehmung Anfangs bloß auf Voraussetzungen gegründet, weil meistens die Verhältnisse sich erst nach ihrer Ausführung in veränderter Form gestalten, und daher bey dem Projecte der Unternehmung nur mit mehr oder minderer Gewißheit, oder Wahrscheinlichkeit angenommen werden können. Man berechnet die meisten Unternehmungen mit großen Hoffnungen, man fängt sie mit sehr vielem Eifer an, doch wenn sie mehrere Jahre zu ihrer Ausführung benöthigen, ist es nicht selten der Fall, daß sie in's Stocken gerathen, und nur nach viel längerer Zeit, als ursprünglich präliminirt war, oder gar nicht zur gänzlichen Ausführung kommen. Die commerciellen oder Local-Verhältnisse, welche in einem Jahre eine Unternehmung sehr vortheilhaft darstellen, können in einigen Jahren darauf so verändert seyn, daß die Ausführung der Unternehmung nicht mehr vortheilhaft wird, und so entsteht auch bey der Unternehmung der Eisenbahn die höchst wichtige Frage, *ob sie bey den Baukosten, welche die ganze Ausführung erfordert, gegenwärtig noch dieselben Vortheile wie Anfangs, oder doch solche Erträgnisse darbiethe, um ihre Ausführung und Beendigung mit Vortheil zu bezwecken.* Die Beantwortung dieser Frage muß mit aller Strenge geschehen, welche die Wichtigkeit der Sache an und für sich und vorzüglich das hierauf verwendete und noch zu verwendende bedeutende Capital erfordert. Wenn sich bey dieser Untersuchung die Unternehmung als *vortheilhaft* bewährt, so kann und wird sie im Interesse ihrer Theilnehmer fortgesetzt werden, wenn dagegen die Unternehmung dermahlen *nicht mehr vortheilhaft* erschiene, so wäre es in dem Interesse derselben Theilnehmer, sie je eher je lieber aufzugeben.

*) Bericht über den Stand der Eisenbahn-Unternehmung zwischen Budweis und Mauthausen, erstattet von der Direction der k. k. priv. ersten Eisenbahngesellschaft de dato Wien am 30. Jänner 1829.

Die Vortheile der Unternehmung einer Eisenbahn zwischen der Moldau und der Donau wurden zuerst in einer Abhandlung auseinander gesetzt, welche mein Vater im Jahre 1813 zu Prag drucken ließ *); hierauf wurde von mir unter dem 1. October 1824, eine Abhandlung über denselben Gegenstand in Wien herausgegeben **) und dieselbe hatte die Bildung der gegenwärtigen Unternehmungsgesellschaft zur Folge. Mit welchem ungetheilten Beyfalle die Unternehmung damahls aufgenommen wurde, beweiset der merkwürdige Umstand, daß nach dem Abschlusse des gesellschaftlichen Vertrages in der kurzen Zeit vom 12. bis 20. März 1825, eine Summe von 850,000 fl. Conv. Münze in Actien unterzeichnet worden ist. Da die Unternehmung der Eisenbahn viele Privatinteressen berühret, und mancherley Veränderungen in dem Verkehre zwischen Böhmen, Ober- und Niederösterreich bezwecken muß, so lag es in der Klugheit, in meiner Abhandlung vom Jahre 1824 mit mehreren Daten nicht hervorzutreten, um die Opposition gegen die neue Unternehmung nicht zu sehr rege zu machen, doch diese Rücksicht entfällt jetzt, da sie zur Hälfte ausgeführt ist, und nichts mehr ihre Beendigung stören kann. Es haben sich zudem sowohl die commerciellen Verhältnisse als auch vorzüglich die Preise der Lebensbedürfnisse, Arbeiten und Frachtlöhne wesentlich geändert; es wird daher nothwendig, eine neue Darstellung der Verhältnisse der Unternehmung und ihres pecuniären Gewinnes als Ergänzung meiner Abhandlung vom Jahre 1824 über die Vortheile der Eisenbahn zu verfassen. Diese Darstellung lege ich hiermit sämmtlichen Herren Theilnehmern, und dem ganzen, an dem Gelingen der Unternehmung interessirten Publikum vor, und da dieselbe sich durchaus entweder auf genaue ämtliche Nachweisungen, die bis zu dem Schlusse des vorigen Jahres reichen, stützt, oder auch auf solchen Daten beruht, welche die practische Ausführung mehrerer seit dem Jahre 1824 unternommenen und hergestellten Eisenbahnen in England und Frankreich geliefert hat, so bin ich hiebey in die angenehme Lage gesetzt worden, nicht mehr mit Vermuthungen, mit bloßen Hoffnungen für die Zukunft, oder mit eigenen Meinungen aufzutreten, sondern die bewährten Thatsachen oder Meinungen Anderer dieser Darstellung zum Grunde zu legen.

I. Begünstigungen der Unternehmung von Seite der hohen Staats-Verwaltung.

§. 1. Zu Folge der von Sr. k. k. Majestät Allergnädigst verliehenen Privilegiums-Urkunde vom 7. September 1824 (Beylage I), ist im dritten Absatze ausdrücklich bestimmt worden, daß der Bau dieser Bahn bey seiner Ausführung nach den, für öffentliche Straßen bestehenden Gesetzen behandelt werden solle, somit wurden alle Rechte, welche die Staatsverwaltung bey Staatsbauten in Anspruch nimmt, an die Unternehmung übertragen, und sonach wurde auch die letztere vor jedem nachtheiligen Einflusse der betroffenen Privatpersonen, welcher vorzüglich bey der Einlösung der Grundstücke und Gebäude zu befürchten war, geschützt.

§. 2. Nach dem achten Privilegiums-Absatze hat die Unternehmung das freye Recht, den Frachttarif für alle auf der Bahn zu transportirenden Gegenstände zu bestimmen. In dieser außerordentlichen Begünstigung weicht unsere Unternehmung von allen Privilegien, Concessionen und Parlaments-Acten ab, welche in Frankreich oder England für die Ausführung von Canälen, Eisenbahnen oder Straßen von der Regierung bewilligt werden. Eine jede solche Unternehmungs-Gesellschaft muß sich nähmlich zu einem sehr nie-

*) Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Straßen, und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Canäle, Eisenwege oder gemachter Straßen vorzuziehen sey. Nach einer Untersuchung, ob die Moldau mit der Donau durch einen Schifffahrts-Canal zu vereinigen sey, aufgesetzt von Franz Ritter von Gerstner, Ritter des k. k. öster. Leopold-Ordens, k. k. Professor der höheren Mathematik und der Mechanik bey der böhmisch-ständischen technischen Lehranstalt, k. k. Director des physischen, mathematischen und technischen Studien an der Carl Ferdinandischen Universität, k. k. Wasserbau-Director, Mitglied mehrerer gelehrten Gesellschaften. Prag 1813.

Dieselbe Abhandlung erschien später in Paris unter folgendem Titel: Mémoire sur les grandes Routes, les Chemins de Fer et les Canaux de Navigation; traduit de l'Allemand, de M. F. de Gerstner, Chevalier de l'Ordre Imp. et Roy. de St. Léopold, Professeur Roy. et Imp. de Mathématiques transcendantes etc. etc. et précédé d'une introduction par M. P. S. Girard, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. Paris, Bachelier 1827.

**) Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau, von Franz Anton von Gerstner, Ritter der k. k. österr. Erblande, Herr und Landmann in Böhmen, Mähren und Schlesien, öffentlichen und ordentlichen Professor der practischen Geometrie am k. k. polytechnischen Institute zu Wien. Wien 1824.

drigen Frachttarife verbinden, welcher von der Regierung bemessen und in jedem Falle so angenommen wird, um der Industrie des Landes und vorzüglich der Gegend, wodurch man den Canal oder die Eisenbahn führen will, möglichst große Vortheile zu gewähren. In Frankreich ist es insbesondere der Fall, daß vor Ertheilung der Concession zur Ausführung einer Eisenbahn oder eines Canals der Gegenstand in einem eigenen Regierungs-edicte mit den für seine Ausführung festgesetzten Modalitäten, wohin auch die Legung einer Caution gehört, im Moniteur angekündigt und zugleich ein Tag festgesetzt wird, an welchem die Verhandlungen hierüber bey dem Ministerium des Innern Statt finden. So war es bey der Eisenbahn, welche dermahlen von St. Etienne nach Lyon im südlichen Frankreich in einer Länge von beynahe acht öster. Meilen ausgeführt wird, der Fall, daß nach voraus erfolgter öffentlicher Bekanntmachung im Moniteur vom 7. Februar 1826, hierüber am 27. März 1826 eine ämtliche Verhandlung im Palais des Ministers des Innern zu Paris Statt hatte. Bey dieser Verhandlung wurden die Angebothe hinsichtlich des Transportpreises auf der Bahn von den Concurrenten, welche zur Sicherstellung der Ausführung eine Caution von 24,000 Franken in drey percentigen Renten (und zwar die eine Hälfte vor der Verhandlung, die andere Hälfte spätestens ein Monath nach derselben) erlegen mußten, angenommen. Es erschienen wirklich auch drey Concurrenten, und die Unternehmung wurde den Gebrüdern Seguin, Eduard Biot & Compagnie, bloß deßhalb zugeschlagen, weil sie den niedrigsten Frachttarif, nähmlich neun Centimes und acht Millimes für die Strecke von 1000 Metres, und das Gewicht von 1000 Kilogrammen (oder beynahe 1 Kreuzer Conv. Münze per ein Wiener-Centner und eine öster. Meile) sowohl in der Fracht bahnaufwärts als bahnabwärts angebothen hatten *). Die oben genannte Caution, welche ein Capital von 800,000 Franken darstellt, mußte nun von den Erstehern in die königliche Depositen- und Consignations-Casse eingelegt werden, und wir finden in den im Drucke erschienenen Berichten und Verrechnungen der Gesellschaft **), daß sie hiefür eine bare Geldauslage von 520,650 Franken gemacht habe. Der Unternehmungsfond dieser Gesellschaft besteht in zehn Millionen Franken ***) und die Caution verfällt, wenn die Bahn in der bedungenen Zeit bis 1. Jänner 1832 nicht vollendet wird ****).

Wenn unsere Staatsverwaltung auf gleiche Art vorgegangen wäre, so hätte die Unternehmungs-Gesellschaft, deren Capital dem gesellschaftlichen Vertrage vom 12. März 1825 zufolge anfänglich in 1000 Actien, jede zu 1000 Gulden Conv. Münze oder in Einer Million Conv. Gulden bestund, vorerst eine Caution von mehr als 50,000 Gulden Conv. Münze in barem Gelde stellen, und sich außerdem zu einem sehr niedrigen Frachttarife herbeylassen müssen. Unsere Regierung hat jedoch in dem genannten Privilegium den größten Beweis ihrer Liberalität und ihres Zutrauens gegen die Unternehmung gegeben, indem sie nicht bloß keine Caution forderte, sondern auch den Frachttarif der Willkühr der Unternehmer überließ, — eine Begünstigung, die in ihren Folgen deßhalb sehr wichtig ist, weil der Preis der ärarischen Salzfracht nach Vollendung der Eisenbahn und Entfernung der gegenwärtigen Fuhrleute aus der dortigen Gegend gewisser Maßen von der Unternehmung abhängt,

*) Nach J. Jäckel neueste europäische Münz-, Maß- und Gewichtskunde, Wien 1828, betragen 1000 Kilogramme, oder eine französische Tonne, 17,8567 Wiener Centner, und 1000 Mètres sind gleich 527,2554 Wiener Klafter, wornach der obige Frachtlohn pr. W. Kl. und öst. Meile nur 0,9992 kr. C. M. beträgt.

**) Die im Drucke erschienenen Abhandlungen und Berichte über die Eisenbahn von St. Etienne nach Lyon sind:

1. Mémoire sur le Chemin de fer de St. Etienne à Lyon, par St. Chamond, Rive-de-Gier et Givors. Paris, imprimerie de Firmin Didot, rue Jacob Nr. 24. 1826.
2. Compte rendu aux Actionnaires du chemin de fer de St. Etienne à Lyon; par MM. Seguin frères et E. Biot, Gérants. Paris, impr. de Didot. 1826.
3. Statuts de la societé du chemin de fer de St. Etienne à Lyon. Paris, impr. de Didot. 1827.
4. Réglement intérieur de la Compagnie du chemin de fer de St. Etienne à Lyon. Arrêté par le Conseil d'Administration suivant délibérations en date des 11, 16, 18, 21 et 25 Mai 1827. Paris, de l'imprimerie de Mme veuve Agasse, rue des poitevins. Nr. 6. 1827.
5. Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, a l'Assamblée générale des Actionnaires, du 20 Décembre 1827. Paris, impr. de Mme veuve Agasse. 1828.
6. Etat de situation de la Compagnie du chemin de fer de St. Etienne à Lyon. Au 31. Mars 1828. Lyon, impr. de Gabriel Rossary, rue St. Dominique. Nr. 1. 1828.

***) Die Bahn selbst wird beynahe überall (für die hin- und zurückgehenden Güter) doppelt gelegt, und zwar mit massiven auf Steinblöcken befestigten gewalzten Schienen.

****) Die königliche Ordonnance, worin die Concession der Bahn den Herren Seguin u. Comp. verliehen wurde, ist vom 7. Juny 1826, und die zweyte königliche Ordonnance, worin die Statuten der errichteten Actiengesellschaft genehmiget wurden, vom 7. März 1827; die Gesellschaft hat daher beynahe fünf Jahre Zeit zur Herstellung dieser Bahn von beyläufig acht öster. Meilen Länge.

und zu einem Monopole derselben werden könnte, wenn sich nicht voraussetzen ließe, daß die Unternehmer sich mit demselben Vertrauen und derselben Liberalität benehmen werden, mit welcher ihnen die Staatsverwaltung auf eine so ehrenvolle Weise entgegen gekommen ist.

§. 3. Eine dritte Begünstigung der Unternehmung liegt in der neuerlichen Allerhöchsten Entschließung vom 30. März 1828 (Beylage 2), gemäß welcher der Unternehmung der Salztransport auf der Strecke von Linz und Mauthausen nach Budweis auf sechs nach einander folgende Jahre vom 1. April 1829 anzufangen, außer dem Licitationswege im vorhinein mit der Bedingung zugesichert wurde, daß die Unternehmung bloß fünf Procente von jenem Frachtlohne pr. Centner und Meile nachlasse, welcher bey der alljährig licitirten Salzverführung für die Chaussée-fracht in den übrigen Gegenden Böhmens ebenfalls pr. Centner und Meile ausfällt. Da nun der Frachtlohn für die Zeit vom 1. April 1828 bis letzten März 1829, mit $2\frac{55}{128}$ kr. Conv. Münze pr. Centner und Meile im Licitationswege erstiegen wurde, und da eine Verminderung der Frachtlöhne in der Folge kaum zu erwarten steht, so erhellet, daß die Eisenbahn einen beynahe dritthalbmahl so hohen Frachtlohn gezahlt erhält, als welchen die Lyoner-Bahn als Maximum zu erheben berechtiget ist; weiters ergibt sich, daß der Staat bey einem Frachtquantum von 300,000 Centner Salz, die bisher jährlich von Linz und Mauthausen nach Budweis gingen, und bey dem dermahligen Frachtlohne von $2\frac{55}{128}$ Kreuzer pr. Centner und Meile (oder $34\frac{1}{64}$ Kreuzer für die 14 Meilen lange Strecke von Linz und Mauthausen nach Budweis) durch den Nachlaß obiger fünf Procente jährlich nur eine Summe von 8503 fl. 54 kr. C. M. gewinne, jedoch im Gegentheile die Wegmautheinnahme verliere; da

§. 4. die Unternehmung gemäß dem 9. Privilegiums-Absatze von jeder Wegmauthentrichtung sowohl dermahlen als in der Zukunft enthoben ist. Der Verlust, welcher sich auf diesem Wege für die Staatscasse jährlich ergibt, ist sehr bedeutend; die Mäuthe auf der k. k. Straße betragen nämlich dermalen für eine zweyspännige Fuhr

von Budweis nach Linz:

in Budweis Brückenmauth		1	kr.	C. M.
» » Wegmauth		4	»	—
» Welleschin	—	4	»	—
» Kaplitz	—	4	»	—
» Unterhaid	—	2	»	—
» Wullewitz	—	4	»	—
» Freystadt	—	6	»	—
» Wartberg	—	4	»	—
» Mauthausen	—	4	»	—

Zusammen 33 kr. C. M.
oder im Hin- und Herwege 1 fl. 6 kr. C. M.

von Budweis nach Mauthausen:

in Budweis Brückenmauth		1	kr.	C. M.
» » Wegmauth		4	»	—
» Welleschin	—	4	»	—
» Kaplitz	—	4	»	—
» Unterhaid	—	2	»	—
» Wullewitz	—	4	»	—
» Freystadt	—	6	»	—
» Weitersdorf	—	6	»	—
» Linz	—	2	»	—
» » Brückenmauth		6	»	—

Zusammen 39 kr. C. M.
oder im Hin- und Herwege 1 fl. 18 kr. C. M.

Nun ist es bekannt, daß eine zweyspännige Fuhr auf der gegenwärtigen Chaussée von Linz und Mauthausen nach Budweis im Durchschnitte nur 17 Fasseln Salz, ein jedes 112 Wiener-Pfund schwer ladet; wir werden weiters sehen, daß von den dermahlen verführten 300,000 Centnern Salz jährlich ungefähr der dritte Theil von Linz und zwey Drittel von Mauthausen nach Budweis gehen, wovon die Mauth eben so wie bey dem andern Fuhrwerke entrichtet werden muß, es zahlen sonach die Salzfuhrleute jährlich im Ganzen eine Mauth von 20,588 fl. 14 kr. C. M., welche bey hergestellter Eisenbahn ganz entfällt. Zugleichem entfällt jene Mauth, welche bey der Fracht von wenigstens 100,000 Ct. anderer Güter gezahlt wird, die dermahlen auf der Chaussée und später auf der Eisenbahn gehen, man kann daher den Ausfall in dem Mauthgefälle auf wenigstens 28,000 fl. C. M. jährlich annehmen. Dem gemäß hat auch bereits der Erfolg der letzten Licitationen für die Wegmäuthe in den Stationen Budweis, Welleschin, Kaplitz und Wullewitz eine bedeutende Gefällsverminderung gegeben. In Budweis betrug nähmlich die Wegmauth vom 1. Jänner 1826 bis Ende October 1827 (laut den mir hierüber zugekommenen amtlichen Ausweisen) 11,444 fl. 54 kr., C. M. oder auf ein Jahr reducirt 6242 fl. $40\frac{3}{10}$ kr., wogegen dieselbe Mauth für das Militärjahr 1828, oder für die Zeit vom 1. November 1827 bis Ende October 1828 auf 4700 fl. bloß deßhalb herabfiel, weil die Pächter die Benützung der Eisenbahn befürchteten, nachdem am 7. September 1827, die

ersten Salzwägen auf der Bahn in Budweis eintrafen. Auf gleiche Weise fiel die Wegmauth in Welleschin schon jetzt von 1402 fl. auf 951 fl. 30 kr. herab, in Kaplitz ging dieselbe von 1744 fl. auf 825 fl., und in Wullewitz ging sie auf ähnliche Weise herab, so wie jedoch die Salzfracht vom 1. April 1829 ganz auf die Eisenbahn übergeht, werden die Differenzen noch weit bedeutender seyn.

Zwar läßt sich hier bemerken, daß die jährlichen Unterhaltungskosten der Chaussée bey verminderter Befahrung derselben ebenfalls weniger betragen werden, allein nachdem die Beamten und mehrere andere Auslagen dieselben bleiben, es mag viel oder wenig auf der Straße gefahren werden, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Staatscasse alljährlich einen bedeutenden Ausfall in dem Mauthgefälle erleiden wird, und daß diese Differenz in keinem Falle während den ersten sechs Jahren durch den von der Unternehmung eingegangenen fünfpercentigen Nachlaß im Frachtlohne gedeckt wird; der Staat bringt sonach der Eisenbahn-Unternehmung jährlich ein bedeutendes Geldopfer.

§. 5. Nach den, auf mein Ansuchen im Jahre 1827 und 1828 erflossenen hohen Verordnungen der Landesregierungen in Ober-Österreich und Böhmen hat die Unternehmung der Eisenbahn für die zum Baue der Bahn eingelösten Grundstücke, so wie es bey den k. k. Chausséen der Fall ist, jetzt und fernerhin keine Grundsteuer zu entrichten, und die betreffenden Steuerobrigkeiten wurden bereits angewiesen, die auf die eingelösten Grundstücke entfallende Steuerquote zu berechnen, und ihre Abschreibung in der Landessteuer zu erwirken. Sonach erleidet die Staatscasse auch in der Grundsteuer einen jährlichen nicht unbedeutenden Abgang, welcher seiner Zeit, wenn der Bau der Bahn beendigt ist, gehörig nachgewiesen werden kann.

§. 6. „Nach dem 10. Privilegiums-Absatze bleibt die Eisenbahn mit allem Zugehör nach Ablauf der fünfzig „Privilegial-Jahre, also am 7. September 1874, freyes Eigenthum der Unternehmer oder Actien-„Inhaber, sie können sodann wegen Ablösung der Bahn mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung „treten, und wenn sie es in ihrem Interesse finden, die Unternehmung fortzusetzen, und diese als nützlich sich „bewährt hätte, so wird die Staatsverwaltung nach ihrem ertheilten ausdrücklichen Versprechen keinen Anstand „nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeyzulassen.“

Durch diese wesentliche Begünstigung unterscheidet sich unsere Unternehmung abermahl von allen jenen, die nur auf eine bestimmte Anzahl Jahre privilegirt sind, und dann dem Staate als Eigenthum zufallen. — So sind die zwey Kettenbrücken, welche in Wien im Jahre 1825 und 1828 von einer öffentlichen Actiengesellschaft ausgeführt wurden, nur auf 40 Jahre privilegirt, nach deren Ablauf sie dem Staate, ohne daß die Gesellschaft eine Entschädigung hiefür ansprechen darf, als freyes Eigenthum zufallen; es wurde daher in dem Actien-Plane der Gesellschaft die Bestimmung nothwendig, jährlich von den Erträgnissen der Unternehmung eine solche Anzahl Actien (im Nominalwerthe) einzulösen, daß nach Verlauf der Privilegiums-Dauer keine Actie mehr vorhanden sey. Ein solcher Amortisationsfond wird bey der Eisenbahn nicht nothwendig, da sie nach Ablauf der fünfzig Privilegial-Jahre noch immer freyes Eigenthum der Actien-Inhaber bleibt, und daher noch eben so wie jetzt, auch in der Folge benützt werden kann.

Solche außerordentliche Begünstigungen wie die angeführten, hat wohl keine andere Unternehmung im In- und Auslande aufzuweisen; und sie lassen sich auch nur durch den Umstand erklären, daß unsere Regierung die erste Unternehmung dieser Art mit aller Liberalität, mit allem Vertrauen und selbst mit pecuniären Aufopferungen deßhalb unterstützen wollte, um einerseits eine seit vier Jahrhunderten gewunschene vortheilhafte Verbindung zweyer Provinzen herzustellen und um anderseits mehrere andere Unternehmungen ähnlicher Art hervorzurufen, und die Bildung von Privatvereinen zur Ausführung nützlicher Anstalten möglichst zu unterstützen. Unter diesen Umständen ließen sich wohl schon ohne weiteren Untersuchungen bedeutende Resultate von der Ausführung der Unternehmung erwarten, man würde jedoch den Zweck derselben nicht ganz auffassen, wenn man ihn nicht auch in eine vortheilhafte Verzinsung des Unternehmungsfondes legen wollte, und sonach komme ich auf den im Eingange dieses Berichtes aufgestellten Grundsatz zurück, daß unsere Unternehmung für ihre Theilnehmer nur dann als vortheilhaft anzusehen und dermahlen fortzusetzen sey, wenn sich durch die genauesten, auf Thatsachen und nicht auf Vermuthungen beruhenden Berechnungen eine vortheilhafte Verzinsung derselben nachweisen läßt. In wie ferne dieß der Fall ist, wird in den folgenden Abschnitten dargethan.

II. Gegenstände der Fracht auf der Eisenbahn.

Salz.

§. 7. Die vorzüglichsten Erträgnisse der Eisenbahn werden in der ersten Zeit ihrer Benützung aus der Salzfracht erhalten, welche der Gesellschaft dermahlen auf sechs Jahre vom 1. April 1829 in vorhinein zugesichert ist. Die ämtlichen Ausweise, welche meinem letzten Berichte vom December 1827 *) im Detail beylagen, und dermahlen für die Jahre 1827 und 1828 auf mein Ersuchen von den betreffenden Behörden ergänzt wurden, erscheinen hier in der Beylage 3 zusammengestellt, und gewähren sonach die beste Übersicht der Salzzufuhr nach Böhmen und der bestandenen Frachtpreise, während den verflossenen achtzehn Jahren. Es erscheint nähmlich in dieser Tabelle zuerst das Salzquantum, welches in dieser Zeit von Linz und Mauthausen, auf der Chaussée nach Budweis spedirt wurde; ferner der Ausweis, wieviel Salz in derselben Zeit von Korneuburg, Stockerau und Stein nach Deutschbrod in Böhmen zugeführt wurde, endlich der Ausweis, wieviel Salz in gleicher Zeit aus Mähren nach Böhmen zugeführt wurde, woraus sich nun das nach Böhmen jährlich im Ganzen eingeführte Salzquantum ergibt. Hiebey wurde noch der jährlich accordirte Landfrachtlohn per Centner und Meile, und der Stand der Population, und zwar letzterer aus der Ursache beygefügt, weil die Salzconsumtion mit der Population steigen muß, sonach auch die Salzzufuhr auf der Bahn in der Folge nur zunehmen kann.

Es frägt sich nun, auf welchen Theil der Salzzufuhr die Eisenbahn rechnen könne? Nach den bestehenden höheren Verfügungen wird dermahlen aus Mähren nur ein Quantum von 3 bis 6000 Centnern Salz jährlich bezogen; der ganze übrige Bedarf des Salzes in Böhmen wird aber aus dem oberösterreichischen Salzkammergute, oder aus den k. k. Salzmagazinen in Gmunden erhalten. Von Gmunden wurde bis zu dem Schlusse des Jahres 1825 der ganze Salzbedarf auf dem Traunflusse durch eine in k. k. Regie gestandene Transportirung theils nach Mauthausen, und theils nach Linz verführt; ich glaubte daher nicht zu irren, wenn ich in meiner am 1. October 1824 bekannt gemachten Abhandlung Seite 105 wörtlich anführte: „Da Mauthausen zwey Meilen unterhalb der Ausmündung der Traun in die Donau, Linz aber 1 ½ Meilen oberhalb dieser „Ausmündung liegt, so ist klar, daß die Zufuhr des Salzes nach Mauthausen viel leichter sey, da man hiebey „das Stromaufwärtsziehen der Schiffe durch Pferde, wie es bey dem Transporte nach Linz der Fall ist, erspart.“

Wer hätte im Jahre 1824 glauben sollen, daß die bisherige Verwaltung, welche den Traunfluß von jeher im schiffbaren Stande unterhielt, und das Salz in eigener Regie hierauf verführte, nicht auch die Kosten des Transportes auf der Chaussée von Gmunden nach Linz genau angeschlagen hätte? Wer hätte denken können, daß der Transport auf einer ordinären Chaussée wohlfeiler als auf einem Flusse zu stehen komme? — Wir kennen zwar mehrere Fälle, wo Eisenbahnen neben Schiffahrts-Canälen und Flüssen mit Vortheil angelegt werden, wie denn auch bey der Lyoner acht österr. Meilen langen Eisenbahn ein Drittheil ihrer Länge neben einem Schiffahrts-Canale, und ein zweytes Drittheil neben der schiffbaren Rhone geführt, und dermahlen eine zweyte Bahn entlängst der Loire von Andrezieux nach Roanne von 10 ⅚ österr. Meilen Länge erbaut wird; allein wir haben keinen Fall, wo eine ordinäre Chaussée den Vorzug vor einem schiffbar erhaltenen Flusse hinsichtlich der Frachtkosten findet!

Aus dieser Ursache war ich im Jahre 1824 mit so vielen andern Technikern der Meinung, das Salz werde sämmtlich nach Mauthausen verführt, und sonach auch die Bahn am vortheilhaftesten von Budweis nach Mauthausen erbaut werden können, und ich habe in der oben genannten Abhandlung Seite 116 den Bau einer Nebenbahn von 3 ½ Meilen Länge von Mauthausen nach Linz bloß aus dem weiteren Grunde angetragen, um alle Güter, welche nach Linz gelangen und von dort über Budweis weiter spedirt werden, oder welche von Budweis nach Linz gehen, ohne Umladung auf Schiffe zu jeder Jahreszeit befördern zu können.

In diesem Puncte ist es nun der Fall, daß die Verhältnisse sich seit dem Anfange des Baues der Bahn wesentlich verändert haben, indem die in k. k. Regie gestandene Salzverführung auf der Traun mit letztem December 1825, folglich beynahe sechzehn Monathe nach Ertheilung des Allerhöchsten Privilegiums (vom 7. September 1824) auf Allerhöchsten Befehl Sr. Majestät aufgehoben, und dagegen die Salzspedition der öffentlichen Concurrenz überlassen wurde. Bey der ersten öffentlich abgehaltenen Licitation wurde der Frachtlohn für die Zeitperiode

*) Berichte an die P. T. Herren Actionäre über den Stand der k. k. priv. Eisenbahn-Unternehmung zwischen der Moldau und Donau, vom Bauführer Franz Anton Ritter v. Gerstner. Wien, im December 1827.

vom 1. Jänner 1826 bis letzten März 1828 für die Strecke von Gmunden nach Linz mit $15 \frac{1}{4}$ kr. C. M. und für die Strecke von Gmunden nach Mauthausen mit $17 \frac{1}{2}$ kr. C. M. per Centner dem Mindestfordernden zugeschlagen; es ergab sich daher zum allgemeinen Erstaunen, daß die Fracht nach Mauthausen um $2 \frac{1}{4}$ kr. C. M. per Centner, oder $14 \frac{3}{4}$ Procente gegen den Frachtlohn nach Linz höher ausfiel. Man konnte sich dieses auffallende Ereigniß nicht erklären, und war der Meinung, eine zweyte Licitation werde seiner Zeit ganz andere Resultate geben; diese Licitation wurde am 8. Jänner v. J. abgehalten, und hiebey der Frachtlohn für die Zeit vom 1. April 1828 bis letzten März 1830 in der Strecke von Gmunden nach Linz mit 18 kr., in der Strecke von Gmunden nach Mauthausen aber mit $21 \frac{3}{4}$ kr. C. M. dem Mindestfordernden zugeschlagen; diese Licitation hatte daher das noch auffallendere Resultat, daß der Frachtlohn nach Mauthausen um $3 \frac{3}{4}$ kr. C. M. theurer per Centner oder um beynahe 21 Procente höher als der Frachtlohn nach Linz ausfiel; da nun nach den Licitationsbedingnissen jährlich 198,100 Centner Salz von Gmunden nach Mauthausen verführt werden sollen, so folgt ganz einfach, daß die Staatscasse die Summe von 12,381 fl. 15 kr. C. M. jährlich gewinnt, wenn der Salztransport ganz nach Linz und nicht nach Mauthausen ginge. Es ist hier nicht der Ort, die Ursachen im Detail auseinander zu setzen, warum der Frachtlohn nach Linz niedriger als nach Mauthausen zu stehen komme; die Thatsache spricht dafür, und somit bleibt auch nichts übrig, als die Bahn bey den dermahlen neu eingetretenen und früher nicht vorausgesehenen Verhältnissen nach Linz und nicht nach Mauthausen zu führen, wozu ich die Gründe bereits umständlich in meinem Berichte vom December 1827 angegeben habe, und mich daher hierauf beziehe; man erspart auf diese Weise die früher angetragene Nebenbahn von Mauthausen nach Linz ganz, und wird den geraden Weg nach Linz nehmen können. Man kann daher dermahlen schon so viel als gewiß annehmen, daß die Eisenbahn so geführt werden wird, und im Interesse ihrer Theilnehmer so geführt werden muß, um die ganze Fracht des Salzes, welches bisher theils nach Mauthausen und theils nach Linz ging, für die Bahn zu gewinnen.

§. 8. Ich habe bereits in meiner Abhandlung vom Jahre 1824 Seite 106 und 111 angedeutet, daß jenes Salz, welches alljährig auf der Traun und Donau nach Stockerau, Korneuburg und Stein (bey Krems) geht, und von dort auf der Chaussée nach Deutschbrod verführt wird, in Zukunft bey verminderten Frachtlohn auf der Bahn über Budweis gehen werde. Da der Frachttariff der Eisenbahn bisher noch nicht bestimmt war, so war es mir auch selbst in meinem Berichte vom December 1827 nicht möglich, eine genaue Nachweisung über die Verführung dieses Salzquantums auf der Bahn zu geben. Nunmehr aber, wo die Salzfracht der Eisenbahn im vorhinein auf sechs Jahre überlassen ist, ergibt sich folgende Transports-Berechnung über die Frachtkosten eines Centner Salz von Gmunden nach Deutschbrod für das eben abgelaufene Jahr 1828:

Bey der bisherigen Transportirung über Stockerau und Korneuburg wird gezahlt:

a) Der licitirte Wasserfrachtlohn von Gmunden bis Stockerau pr. Centner mit $37 \frac{9}{16}$ kr., und von Gmunden bis Korneuburg mit $38 \frac{7}{8}$ kr. C. M.; da nun an beyde Orte ungefähr gleich viel Salz geht, und das Salzamt in Stein schon vor drey Jahren aufgehoben wurde, so ergibt sich der mittere Wasserfrachtlohn mit	38,2187 kr.
b) Die Landfracht auf der k. k. Chaussée über Znaim wird ohne Rücksicht, ob das Salz von Stockerau oder Korneuburg geführt werde, mit 22 Postmeilen bis Deutschbrod bezahlt, und da der dermahlige Landfrachtslohn $2 \frac{55}{128}$ kr. pr. Cent. und Meile beträgt, so entfallen für 22 Meilen	53,4531 „
Folglich zusammen	1 fl. 31,6718 kr.

Wenn dieß Salz dermahlen über die Bahn ginge, so ist:

a) Der licitirte Frachtlohn von Gmunden bis Linz	18,0000 kr.
b) Von Linz bis Budweis wird gegenwärtig auf der Chaussée für 14 Meilen $34 \frac{1}{64}$ kr. gezahlt, sonach erhält die Eisenbahn nach Abzug der bedungenen 5 Procente	32,3148 „
c) Von Budweis bis Deutschbrod sind nur 14 Meilen, es werden aber 17 Postmeilen gerechnet, folglich 17 Mahl $2 \frac{55}{128}$ kr., oder	41,3047 „
Folglich zusammen	1 fl. 31,6195 kr.



Hieraus erhellet, daß das Aerarium bey jedem Centner einen Gewinn von 0,0523 kr., oder bey den jährlich verführten 120,000 Centnern, den Betrag von 105 fl. C. M. Gewinn erhält, wenn das Salz *über Linz und über die Bahn direct nach Deutschbrod* gesendet, und nicht der dermahlige bedeutende Umweg von Oberösterreich durch Niederösterreich und Mähren nach Böhmen genommen wird; die Eisenbahn hat sonach auch auf diese bedeutende Frachtvermehrung zu rechnen.

Man wird vielleicht einwenden wollen, daß die Fuhrleute, welche das Salz von Stockerau und Kornenburg nach Deutschbrod führen, meistens von Wien auf dieser Straße leer zurückgehen, und daher um einen sehr geringen Preis die Rückladung an Salz übernehmen, worauf ich jedoch antworte:

1. Wenn die Eisenbahn hergestellt ist, so bleibt es vorzüglich in der ersten Zeit aus vielen Gründen sehr wünschenswerth, den Fuhrleuten, welche bisher das Salz von Linz und Mauthausen nach Budweis zuführten und durch die Bahn um den größten Theil ihres gewohnten Verdienstes kommen, wieder eine Beschäftigung zuzuweisen, und diese kann nicht zweckmäßiger aufgefunden werden, als wenn man denselben jährlich 120,000 Centner Salz von Budweis nach Deutschbrod zu verführen gibt. Die Unternehmung kann daher mit Gewißheit erwarten, daß die hohe Staatsverwaltung, selbst wenn der oben nachgewiesene obgleich unbedeutende Gewinn nicht einträte, diese Veränderung in dem Salztransporte anordnen werde. Ein jedes Land wünscht die für seine Consumenten unentbehrlichen Artikel so viel als es möglich ist, im kürzesten Wege, und durch Spedition im Innern des Landes zuzuführen, und so muß auch Böhmen wünschen, das Salz in möglichst gerader Linie direct von Gmunden zu beziehen, und die Spedition durch Niederösterreich und Mähren ganz zu vermeiden.

2. Nachdem die Fuhrleute in der Gegend der Bahn, durch die bereits jetzt hergestellte halbe Bahn um beynahe die Hälfte ihres bisherigen Verdienstes kommen, so ist zu erwarten, daß sie schon dermahlen sehr niedrige Preise für die Verführung von Budweis bis Deutschbrod machen werden, und daß diese Preise bey ganz hergestellter Bahn noch mehr herabgehen, sonach mit den dermahligen Frachtpreisen auf der Znaimer Straße gewiß in Concurrenz treten werden. Der Weg von Budweis nach Deutschbrod besteht in sieben Meilen ordentlicher Chaussée und zehn Meilen chausséeartigem Wege, (wo jedoch ebenfalls bereits k. k. Posten bestehen) der in den letzten zwey Jahren größten Theils hergestellt wurde, und woran noch gearbeitet wird *). Sowohl im Sommer, wenn die Wege ausgetrocknet, als im Winter, wenn sie gefroren sind, fährt man schon jetzt auf dieser Straße sehr gut, und wenn die Salzfracht von Budweis nach Deutschbrod einmahl eingeleitet ist, so wird es in dem Interesse der Dominien liegen, die Straße sobald als möglich in ganz vollkommenen Stand zu setzen, nachdem bekanntlich in Böhmen die meisten Straßenbauten durch Concurrenz der Dominien ausgeführt werden.

Aus dieser umständlichen Auseinandersetzung ergibt sich das Resultat, daß *nach Abzug des aus Mähren eingeführten Salzes von beyläufig drey bis sechs tausend Centner jährlich, das ganze übrige in Böhmen consumirte Salzquantum auf der Eisenbahn von der Donau nach Budweis verführt werden wird, und daß diese Zufuhr nicht erst bey gänzlich hergestellter Bahn, sondern schon jetzt, wo die halbe Bahn ausgeführt ist, mit Vortheilen für den Staat und die Unternehmung beginnen kann.*

§. 9. Nach Beylage 3 sind in Böhmen während achtzehn Jahren 7,444 562 Centner Salz eingeführt worden, es kommen daher im Durchschnitte auf ein Jahr 413,587 Centner und eben so groß kann man die Consumtion des Salzes annehmen; da nun hievon ungefähr nur drey bis sechstausend Centner jährlich aus Mähren zugeführt werden, so ergibt sich als Resultat, *daß die Eisenbahn schon dermahlen auf 410,000 Centner jährliche Salzfracht rechnen könne.* Wir finden zwar in dem Ausweise *Beylage 3* die jährlichen Zufuhren außerordentlich verschieden, wie denn im Jahre 1812 im Ganzen 637,056 Centner, im Jahre

*) *Der Weg von Budweis nach Deutschbrod ist:*

Van	Budweis	nach	Wittingau	1 1/2	Post	Chaussée	3 Meilen.
»	Wittingau	»	Neuhaus	1 1/2	—		3 —
»	Neuhaus	»	Potschatek	1 1/2	—		3 —
»	Potschatek	»	Battelau	1	—	chausséeartig in den letzten zwey Jahren hergestellter Weg	2 —
»	Battelau	»	Iglau	1	—		2 —
»	Iglau	»	Stecken	1	—	Chaussée	2 —
»	Stecken	»	Deutschbrod	1	—	detto	2 —
			Summa	8 1/2	Post, oder	. . . . .	17 Postmeilen.

1818 aber sogar 644,813 Centner, endlich im Jahre 1820 bloß 250,415 Centner zugeführt wurden; dieser Umstand erklärt sich jedoch leicht aus der genauen Betrachtung dieser Tabellen, indem man bald sieht, daß die Salztransportpächter in jenen Jahren, wo der Frachtlohn sehr hoch war, ein sehr bedeutendes Quantum, und dagegen in jenen Jahren, wo der Frachtlohn sehr niedrig war, ein möglichst geringes Quantum Salz zuführten. Inzwischen ist es klar und unbezweifelt, daß die Consumtion in jedem der ausgewiesenen achtzehn Jahre bis auf eine unbedeutende Differenz gleich, und im Gegentheile in den letzten Jahren deßhalb größer angenommen werden muß, weil die Population von Böhmen im Jahre 1811 bloß 3,121,135, im Jahre 1827 aber 3,706,957 Köpfe betrug, folglich sich in siebzehn Jahren um beynahe neunzehn Procente vermehrte, wornach man bey genauerer Rechnung auch die Salz-Consumtion in den letzten Jahren höher als in den ersten Jahren anschlagen könnte. Wir wollen inzwischen, um vollkommen sicher zu seyn, nur den mittleren Betrag oder jährlich 413,587 Centner als die Consumtion annehmen, woraus nun folgt, daß man auch die jährliche Salzzufuhr auf der Bahn mit 410,000 Centnern anzuschlagen habe. Es kann zwar die Salzzufuhr auch bey der Eisenbahn, je nachdem die Frachtlöhne höher oder niedriger ausfallen, in einem Jahre mehr oder minder betragen, wie es bisher bey der Chaussée-Fracht der Fall war; allein abgesehen davon, daß dermahlen von Seite der hohen Behörden auf eine gleichförmige jährliche Zufuhr strenge gesehen wird, ist es gewiß und unbezweifelt, daß man bey Berechnung der Revenüen der Bahn nur die mittlere Zufuhr, die dem Bedürfnisse entspricht, und daher die oben angegebenen 410,000 Centner jährlich annehmen müsse.

Wird dieß mit jenen Angaben verglichen, welche in den bisherigen Berichten über die Unternehmung und in meiner der Ausführung der Unternehmung zum Grunde liegenden Abhandlung vom Jahre 1824 Seite 106 angegeben sind, so finden wir, daß daselbst nur eine Salzfracht von 316,656 Centner jährlich angenommen wurde, die gegenwärtigen Nachweisungen sind daher weit vortheilhafter als die bisher vorgelegten Ausweise.

§. 10. Ich muß hier zur Erschöpfung des Gegenstandes noch einem Einwurfe begegnen, welcher darin besteht, daß der in Ober- und Niederösterreich seit einigen Jahren bestehende Salzfreyhandel bereits gegenwärtig eine Verminderung der Salzzufuhr nach Böhmen bewirkt habe, und daß im Falle dieser Freyhandel auch in Böhmen eingeführt würde, eine noch bedeutendere Verminderung in der Salzzufuhr zu erwarten sey.

Hierauf dient folgendes zur Antwort: Das Salz, welches in Österreich, wie in allen Staaten eine sehr bedentende Finanzquelle bildet, wurde in den früheren Jahren theils in kaiserlicher Regie, theils von Transportspächtern von den Salinen in die Hauptorte jeder Provinz zugeführt, allwo dasselbe von den aufgestellten k. k. Gefällsbeamten an die Dominien und berechtigten Salzhändler in Parthien von wenigstens einem Centner zu einem für jede Provinz bestimmten gleichen Preise veräußert, und von den letzteren sodann in kleinen Parthien verschließen wurde. Der Preis war seit längerer Zeit in Böhmen, Mähren und Österreich 7 fl. 56 kr. C. M. für den Centner Fasselsalz, nähmlich für 100 bis 102 Wiener Pfund Salz, die in einem Fassel von 10 Pfund Gewicht enthalten sind.

Vor mehreren Jahren wurde der Salzfreyhandel zuerst in der Provinz Steyermark hergestellt, d. h. das Salz wurde in dem Erzeugungsorte Aussee (im steyrischen Salzkammergute) zu einem bestimmten Preise an Jedermann verkauft, und es stund sodann Jedermann frey, dieses Salz im Umfange von ganz Steyermark zu einem beliebigen Preise zu veräußern. Der Erfolg dieser Maßregel war, daß in kurzer Zeit nach Eröffnung des Salzfreyhandels der Salzpreis in ganz Steyermark, und selbst in den von Aussee entferntesten Orten sich niedriger stellte, als früher der Mittelpreis für jeden Ort in Steyermark bemessen war; die Salzpreise bleiben fort, während in ihrem niedrigen Stande, es ist noch niemahls ein Mangel in diesem unentbehrlichen Artikel eingetreten, und so hat sich die Richtigkeit des in neuern Zeiten so sehr gewürdigten Grundsatzes bewährt, daß Privatindustrie und allgemeine Concurrenz weit mehr als eine ausgedehnte Staatsregie zu erreichen vermag. Nach diesem gelungenen Versuche wurde der Salzfreyhandel auf Allerhöchsten Befehl Seiner k. k. Majestät am 1. April 1824 in den Provinzen Ober- und Niederösterreich ebenfalls hergestellt, und hiebey der Centner unverpacktes Salz (sogenanntes Stöckel- oder Füderl-Salz) am 6 fl. 30 kr. und der Centner verpacktes oder Fasselsalz um 6 fl. 54 kr. C. M. loco Gmunden, an Jedermann verkauft, und es steht seit dieser Zeit Jedermann frey, sowohl in Ober- als in Niederösterreich das Salz zu beliebigem Preise zu verkaufen. Diese Maßregel hatte auch in diesen zwey Provinzen eine bedeutende Verminderung des früher bestandenen gleichförmigen Salzpreises von 7 fl. 56 kr. per Centner ver-

packtes Salz zur Folge; allein es ergab sich weiter, daß vorzüglich in den an Ober- und Niederösterreich angränzenden Landestheilen von Böhmen, das nunmehr in Österreich wohlfeiler verkaufte Salz im natürlichen Wege nach Böhmen zur Consumtion eingeführt, und daher auch der Verkauf des Salzes in den böhmischen k. k. Magazinen nicht unbedeutend vermindert wurde. Um dieses ziffermäßig zu erweisen, bemerken wir folgendes:

Im Jahre 1827 betrug der Frachtlohn von Gmunden bis Linz		15 1/4 kr. C. M.
Hiezu den Preis eines Centners Füderlsalz loco Gmunden mit	6 fl. 30	— —
Gibt zusammen den Preis eines Centners Füderlsalz loco Linz mit . .	6 fl.	45 1/4 kr. C. M.
Dagegen ist der Verkaufspreis von 1 Ct. Fasselsalz in allen k. k. böhmischen Salzmagazinen	7 fl. 56	kr. C. M.
Es ergibt sich also ein Mehrbetrag von	1 fl.	10 3/4 kr. C. M.

Nun ist es bekannt, daß das Füderl oder unverpackte Salz, (welches in Stöckeln von 25 bis 26 Pfund verkauft wird,) aus verschiedenen Gründen weit mehr gesucht werde, als das verpackte oder Fasselsalz, und es folgt aus der obigen Berechnung, daß der Freyhandel mit Füderlsalz sich mit Vortheile auf alle jene Orte in Böhmen ausdehnen ließe, wohin die Salzspedition von Linz aus weniger als 1 fl. 10 3/4 kr. C. M. per Centner kostet. Ich habe meinem Berichte vom December 1827 ein Tableau beygefügt, worin die Berechnung der Land- und Wasserfrachtkosten für jedes der bestehenden 27 Salzämter in Böhmen nach den Frachtpreisen von dem Jahre 1827 nachgewiesen war; hieraus ergab sich, daß der mittlere Frachtpreis von Linz oder Mauthausen, zu den 27 böhmischen Legstätten 1 fl. 1 1/4 kr. C. M. per Centner betrage, daß sonach, wenn es die weite Entfernung mehrerer Stationen zuließe, die Einführung des Stöckelsalzes in Böhmen, eine allgemeine Preiserniedrigung von 7 fl. 56 kr. auf 7 fl. 48 3/4 kr. C. M. bewirken würde, und endlich daß nur in 9 Stationen in Böhmen, diese Salzgattung im Wege des Freyhandels theurer zu stehen käme, als man das Fasselsalz dermahlen in den k. k. Magazinen erhält, weil nur in diesen neun Stationen die Zufuhr mehr als 1 fl. 10 3/4 kr. C. M. per Centner kostet.

Nun ist aber zu bemerken, daß der Salzfreyhandel in Böhmen noch nicht gestattet ist, weiters ist zu bemerken, daß die Salzhändler in Österreich, so wie jeder Verkäufer auch einen Gewinn haben wollen, und so wird es begreiflich, daß bisher vorzüglich nur an den Gränzen von Böhmen gegen Ober- und Niederösterreich das Salz im Wege des Freyhandels eingedrungen sey, wornach dann auch der Verkauf in den k. k. böhmischen Salzmagazinen vom Jahre 1825 bis 1827 fortwährend geringer wurde; im Jahre 1828 aber, wo alle Frachtlöhne stiegen, jedoch der Magazins-Salzpreis in Böhmen derselbe blieb, wurden daselbst nach den ämtlichen Ausweisen schon wieder gegen 18,000 Centner mehr als im Jahre 1827 veräußert, und gegen 122,000 fl. C. M. mehr an reiner Salzrevenüe abgeführt, obgleich die Regie wegen der erhöhten Frachtlöhne auch kostspieliger war. Aus diesem Detail erhellet nunmehr, daß der Salzfreyhandel, wenn er in Böhmen hergestellt würde, keine der Consumtion nachtheilige Preiserhöhung bewirken würde und weiter ergibt sich, daß zwar die Zufuhr des Salzes in die böhmischen Ärarial-Magazine seit dem Jahre 1825 abgenommen habe, daß jedoch das Consumo und sonach auch das Frachtquantum an und für sich, keineswegs verringert worden sey.

Wenn wir nun in dem Ausweise, Beylage 3, die 14 Jahre von 1811 bis 1824 inclus. zusammen nehmen, so erhalten wir im Ganzen 6,107,802 Centner oder jährlich 436,271 Centner, welche vor Anfang des Freyhandels nach Böhmen zugeführt und daselbst consumirt wurden; man kann sonach die wirkliche Zufuhr nach Abschlag des aus Mähren eingeführten Salzes mit 430,000 Centnern jährlich annehmen; wir wollen inzwischen bey dem obigen Quantum von 410,000 Centner als dem Durchschnitte der letzten achtzehn Jahre stehen bleiben. — Sollte übrigens der Freyhandel auch in Böhmen eingeführt werden, so ist nur zu erwarten, daß im ersten Jahre die Salzzufuhr deßhalb kleiner seyn werde, weil erst die in den Ärarialmagazinen aufgehäuften, für den Bedarf von 3 Monathen gewöhnlich bemessenen Salzvorräthe veräußert werden; dann aber muß die Zufuhr dem Bedürfnisse entsprechen, und sonach jährlich weit mehr als 410,000 Centner betragen; der Umweg über Stockrau nach Deutschbrod wird dann von selbst aufhören, und der gerade Weg über Budweis nach Deutschbrod eingeschlagen werden. Allein der Freyhandel wird für die Unternehmung der Eisenbahn noch den besonderen Vortheil gewähren, daß die letztere in ihrem Interesse einen beständigen Vorrath von mehreren tausend Centnern Salz in Budweis unterhalten wird, um es an Fuhrleute und Händler daselbst zu veräußern. Nehmen wir an, daß die Unternehmung nur 3 kr. C. M. als Gewinn bey dem Verkaufe eines Centners Salz in Budweis (nebst dem Frachtlohne) anschlägt, so ist es gewiß, daß wohl Niemand einen böhmischen, der deutschen Sprache

unkundigen Fuhrmann mit der erforderlichen nicht unbedeutenden Geldsumme nach Linz oder gar nach Gmunden schicken werde, um daselbst Salz einzukaufen. Man wird im Gegentheile froh seyn, das Salz bey der Bahn in Budweis zu finden, und gerne für eine Ladung von 17 Centnern nebst dem Bahn-Frachtlohne von Linz bis Budweis den Betrag von 51 kr. C. M. als Agio bezahlen. Die Unternehmung wird daher nicht bloß aus der Fracht des Salzes, sondern auch aus dem Verkaufe des Salzes einen bedeutenden Nutzen ziehen, und da 3 kr. per Centner bey 410,000 Centnern die Summe von 20,500 fl. jährlich ausmachen, so ist klar, daß das Capital, welches dann in den Salzhandel gelegt werden muß, bey dem raschen Umsatze dieses Artikels sich außerordentlich gut verzinsen werde. — Aus allen diesem geht hervor, daß die Unternehmung, es mag der Salzfreyhandel bestehen, oder nicht, in keinem Falle eine Verminderung des obigen Frachtquantums, welches im **Durchschnitte** mit jährlichen 410,000 Centner Salz angenommen wurde, zu befürchten habe, und daß der Salzfreyhandel aller Wahrscheinlichkeit nach der Unternehmung noch besondere Vortheile gewähren werde.

§. 11. Es frägt sich nun, auf welchen Frachtlohn die Unternehmung bey der Salzzufuhr rechnen könne? Wenn man die Tabelle, **Beylage 3**, überblickt, so findet man den Frachtlohn per Centner und Meile sehr verschieden, er betrug im Jahre 1818 in W. W. 10 $\frac{3}{8}$ kr. oder 4 $\frac{3}{20}$ C. M., und wenn die damahls nach Böhmen zugeführten 644,813 Centner über eine Eisenbahn gegangen wären, so hätte der Frachtlohn die ungeheure Summe von 624,393 fl. 55 $\frac{1}{4}$ kr. C. M. in einem Jahre betragen. Dagegen war der Frachtlohn im Jahre 1820 bloß 2 $\frac{1}{4}$ kr. C. M. per Centner und Meile, welches für die damahls nach Böhmen eingeführten 250,415 Centner nur 131,467 fl. 52 $\frac{1}{2}$ kr. C. M. betragen hätte. Es ist schwer und beynahe unmöglich, die Frachtlöhne für die Folge zu bestimmen; wenn man jedoch bedenket, daß der niedrigste Frachtlohn, der noch je bey der böhmischen Salztransportirung bestanden hat, 2 $\frac{1}{6}$ kr. C. M. per Centner und Meile oder 30 $\frac{1}{3}$ kr. für die 14 Meilen lange Strecke von Linz und Manthausen nach Budweis betrug; wenn man erwägt, daß die Getreidepreise seit 4 Jahren so sehr gestiegen sind, so darf man wohl mit Recht voraussetzen, daß der Frachtlohn auf der Chaussée nie niedriger als 31 $\frac{1}{2}$ kr., folglich nach Abzug der fünf Percente für die Eisenbahn nie geringer, als zu 30 kr. C. M. per Centner ausfallen werde, wie es denn auch in dem Berichte vom 30. Jänner angenommen ist. — Wir können daher mit Recht voraussetzen, daß der Frachtlohn, welchen die Unternehmung während der ersten 6 Jahre der Bahnbenützung vom Staate bezieht, für die ausgewiesenen 410,000 Centner Salz wenigstens 205,000 fl. C. M. jährlich betragen werde.

Kaufmannsgüter.

§. 12. Nächst dem Salze besteht dermahlen der größte Verkehr auf der Straße zwischen Linz und Budweis in sogenannten **Kaufmanns-** oder **Handelsgütern**, worüber die Beylage 4 den ämtlichen Ausweis für die letzten 18 Jahre von 1811 bis zum Schlusse des vorigen Jahres enthält. Da dieser Ausweis nach den bey dem Linzer Handelsstande erhobenen Angaben (auf die, in Beylage 4 bemerkte Weise) verfaßt wurde, so wird man mir zugeben, daß das angegebene Quantum von 2,634,199 Centner, in 18 Jahren oder von 146,343 Centner in einem Jahre in der Wirklichkeit eher größer als kleiner sey, wie es bey allen solchen Erhebungen der Fall ist. Der Haupttheil dieser Handelsgüter besteht in jenen Waaren, welche aus den italienischen Provinzen und dem südlichen Tyrol über Linz nach Budweis und weiter in nördlicher Richtung und zurück aus Böhmen und anderen nördlichen Gegenden über Linz nach Süd-Tyrol und Italien verführt werden. Die meisten Güter, welche aus den südlichen Gegenden kommen, werden durch eigene Fuhrleute von Botzen nach Linz verführt, und von dort **durch andere Fuhrleute** über Budweis weiter spedirt; sobald daher die Eisenbahn hergestellt und nach Linz geführt ist, werden auch diese Güter auf dieselbe überladen, und erst in Budweis zu Land oder zu Wasser weiter spedirt werden. Eben so werden von der andern Seite die Erzeugnisse der böhmischen Fabriken als vorzüglich Tuch, dann Baumwollwaaren, Leinwand rc., welche auf den Linzer-Markt geführt und daselbst abgesetzt werden, in der Zukunft nur bis Budweis spedirt, und von dort auf dem wohlfeilen Wege der Eisenbahn nach Linz gebracht werden. Bloß jene Güter, welche von demselben Fuhrmanne von Botzen über Linz und Budweis weiter verführt werden, oder welche in umgekehrter Richtung, z. B. von einer böhmischen Fabrik direct nach Botzen gehen, und daher ohne Verladung diese zwey Städte transitiren, dürften nicht so bald auf die Eisenbahn übergehen, weil der Gewinn von 10 und selbst 20 kr. pr. Ct., welchen die Eisenbahn anbiethen kann, bey der Spedition eines Gutes, welches sechzig, hundert oder mehr Meilen weit gehet, und einen hohen inneren Werth hat, nicht von der Art ist, um eine Änderung der bisherigen Speditionsart zu bewirken. Allein diese Güter machen den kleinsten Theil der verführten Handelsgüter der Beylage 4 aus, wir wollen inzwischen von dem im Durchschnitte jährlich verführten Frachtquantum pr.

146,343 Centner beynahe ein Drittheil abschlagen, und daher zur Sicherheit annehmen, daß von diesen Handelsgütern jährlich nur 25,000 Centner von Linz nach Budweis und 75,000 Centner von Budweis nach Linz auf der Bahn, wenn dieselbe gänzlich hergestellt ist, verführt werden; für diesen Fall ist die weitere Annahme von 24 kr. C. M. pr. Centner Frachtlohn deßhalb eher zu klein als zu groß, weil Güterfuhrleute immer höhere Frachtlöhne als für die Salzfracht anschlagen, die dermahlen mit 34 1/60 kr. C. M. pr. Centner bezahlt wird.

Wenn die Eisenbahn, wie es jetzt der Fall ist, erst zur Hälfte ausgeführt ist, und daher ein zweymahliges Auf- und Abladen Statt findet, so kann man vorzüglich im ersten Jahre auf das obige Frachtquantum nicht rechnen, allein ich glaube es mit Sicherheit auf ein Viertheil oder 25,000 Centner jährlich anschlagen zu können, wovon 7000 Ct. von Linz nach Budweis und 18,000 Ct. von Budweis nach Linz verführt werden, und da die Fuhrleute vorzüglich im ersten Jahre den obgleich ungleichen Kampf mit der Eisenbahn durch Herabsetzung ihrer Frachtpreise beginnen werden, so wollen wir annehmen, daß diese Güter in diesem Jahre nur mit 20 kr. C. M. Frachtlohn pr. Centner bezahlt werden, und auf diese Weise auf die jetzt hergestellte Eisenbahn übergehen.

§. 13. Ich komme nunmehr zu der höchst wichtigen Untersuchung, ob ein Theil jener Güter, welche dermahlen auf der mährischen Straße von Prag nach Wien und zurück verführt werden, in Zukunft auch auf die Eisenbahn übergeht. Diese Frage ist in meiner Abhandlung vom Jahre 1824 Seite 116 zwar nur angedeutet, weil ich auch diesen Punct zur Vermeidung größerer Opposition anfangs nur berühren konnte, doch nunmehr entfällt diese Rücksicht, und wir haben folgende Betrachtungen zu machen:

Die Güter, welche alljährlich zwischen Prag und Wien verführt werden, betragen nach den hierüber vorliegenden ämtlichen Ausweisen und anderen Erhebungen weit mehr als eine halbe Million Centner, wovon wieder ein Theil ohne umgeladen zu werden, durch Prag und Wien transitirt, der andere und weit bedeutendere Theil aber in Prag oder in Wien geladen, und an dem entgegengesetzten Orte wieder abgeladen wird. Von diesen letzteren Gütern werden abermahl jene Gegenstände, welche einen verhältnißmäßig hohen Werth zu ihrem Gewichte haben, und der Wasserfracht nicht gern anvertraut werden, auch in Zukunft auf der directen Straße von Prag nach Wien (42 1/2 Postmeilen) oder zurück gesendet werden, wohin sie gewöhnlich in 10 Tagen gelangen. Allein es bleibt ein sehr bedeutender Theil Güter übrig, die keinen sehr hohen innern Werth haben, die zu Wasser verführt werden können, und daher unfehlbar auf die Eisenbahn übergehen, wie aus folgender Rechnung für die Benützung der Bahn erhellet:

Transport von Prag nach Wien mit Benützung der Eisenbahn:

a) Die Wasserfracht von Prag bis Budweis stromaufwärts, dem Flusse nach 28 Meilen weit, wird gegenwärtig sehr wenig gebraucht, und kostet deßhalb eben so viel als die Landfracht, die zwischen Budweis und Prag (20 Postmeilen) 4 bis 5 Tage benöthigt, und dermahlen bezahlt wird mit 24 bis 30 kr., oder . . . . 30 kr.

b) Die Fracht auf der Eisenbahn von Budweis bis zur Donau, wozu 1 oder 2 Tage erfordert werden, nehmen wir an mit . . . . 20 kr.

c) Die Wasserfracht für die Güter, welche dermahlen von Linz und Mauthausen nach Wien versendet werden, beträgt von Linz nach Wien 30, und von Mauthausen nach Wien 24 kr.; wenn jedoch größere Parthien versendet werden, wird sich dieselbe bedeutend vermindern. Bereits unter dem 25. July 1827, hat sich Herr Eysn, Kaufmann in Mauthausen und Agent für die Versicherung der Güter auf der Donau, zu nachstehenden Preisen für die Beförderung der Güter bey großen Parthien erklärt: von Mauthausen nach Stein bis an die Lände 10 kr. C. M., nach Wien bis an die Lände 15 kr. C. M., nach Preßburg 26 kr. und nach Pesth 50 kr. an Frachtlohn, nebst 3 kr. für die Spedition und übrigen Auslagen in Mauthausen; wir wollen daher die Frachtkosten von Linz nach Wien, wozu man höchstens 3 Tage zu Wasser braucht, annehmen mit . . 20 kr.

woraus sich ergibt, daß der Frachtlohn von Prag über die Bahn nach Wien höchstens nur . . 1 fl. 10 kr. C. M. betrage, und daß die Frachten in 9 bis 10 Tagen an Ort und Stelle gelangen.

Transport von Wien nach Prag mit Benützung der Eisenbahn.

a) Der Transport von Wien auf der Donau nach Linz, benöthigt gegenwärtig 6 bis 8 Tage, und kostet pr. Centner 30 bis 24 kr. C. M.; wenn jedoch die Dampfschifffahrt, wie es außer allem

Zweifel liegt, auf der Donau eingeführt wird, so werden die Frachtkosten wesentlich herabsinken, und die Zeit auf 2 bis 3 Tage gebracht werden, wir wollen inzwischen für die dermahligen Verhältnisse den Frachtlohn von Wien bis Linz annehmen mit . . . . 34 kr.

b. Der Frachtlohn auf der Eisenbahn benöthigt 1 oder 2 Tage und wird angeschlagen mit . 20 kr.

c. Der Frachtlohn von Budweis bis Moldauthein ist für Salz für die Zeit vom 1. April 1828 bis letzten März 1829 zu 5 kr. und der Frachtlohn von Moldauthein bis Prag vom 1. April 1828 auf 5 Jahre mit 9 1/2 kr. per Centner contrahirt worden, sonach wird von Budweis bis Prag 5/2 kr. bezahlt, wofür wir der Sicherheit wegen annehmen . . . . . . 16 kr.
und bemerken, daß die Schiffe gewöhnlich den dritten Tag in Prag ankommen.

Wir erhalten sonach im Ganzen per Centner von Wien bis Prag höchstens . . . . . 1 fl. 10 kr. C. M. und diese Fracht benöthigt 12 Tage.

Da nun die Frachtlöhne zwischen Prag und Wien dermahlen auf 1 fl. 36 kr. per Centner und höher stehen, so erhellet, daß mit vollem Grunde anzunehmen sey, ein bedeutender Theil jener Güter, welche man gegenwärtig auf der mährischen Straße zwischen Prag und Wien verführt, werde in Zukunft über die Bahn gehen. Ist dieß der Fall, so werden auch die Frachtlöhne auf der Moldau und Donau in dem Grade herabsinken, als der Verkehr auf diesen zwey Flüssen zunimmt, die Wasser-Frachtpreise werden sonach auch herabgehen und der Centner von Wien bis Prag oder umgekehrt (wenn nicht eine allgemeine Preiserhöhung aller Frachtlöhne entsteht) wahrscheinlich um 1 fl. C. M. befördert werden. Ich glaube daher vollkommen sicher zu seyn und weit unter der Wirklichkeit zu bleiben, wenn ich den jährlichen Betrag der obigen Güter mit 100,000 Centnern bey gänzlich hergestellter Bahn, selbst unter den dermahligen Schifffahrtsverhältnissen auf der Moldau und Donau anschlage.

Die Einführung der Dampfschifffahrt auf der Donau, welche in diesem Augenblicke neuerdings unter zweckmäßigerer Leitung versucht wird, und daher einen günstigen Erfolg verspricht, wird auf die Eisenbahn den vortheilhaftesten Einfluß nehmen, denn man wird sodann von Wien nach Linz in zwey Tagen, und von Linz nach Wien in einem Tage gelangen, und den Frachtlohn um wenigstens 1/3 vermindern können; die Einführung der Dampfwägen auf der Eisenbahn wird der Unternehmung ebenfalls wesentliche Vortheile gewähren, und wenn hundert tausend Centner Güter oder mehr auf diesem Wege verführt werden, so kann und wird auch für die Navigation auf der Moldau weit mehr als gegenwärtig geschehen. So wie es nun im natürlichen Interesse der Unternehmung liegt, an der Donau-Dampfschifffahrt lebhaften Theil zu nehmen, so würde sich vielleicht seiner Zeit ein ähnliches Übereinkommen, wie es so häufig in England der Fall ist, mit unserer Staatsverwaltung treffen lassen, gemäß welchem die Unternehmungsgesellschaft die Schiffbarmachung der Moldau bis Prag übernimmt, und dafür einen gewissen Zoll erhebt. Wer wird die Möglichkeit dieser Umstände und ihres Eintrittes binnen einigen Jahren ganz absprechen wollen? wer könnte erweisen, daß sodann nicht der größte Theil jener Güter, die jetzt auf der Chaussée zwischen Prag und Wien gehen, auf die Eisenbahn gebracht werde, und daß wir unter diesen Umständen auf ein Frachtquantum von mehreren hundert tausend Centnern rechnen können, welche in allen bisherigen Bilanzen und Berichten der Unternehmung noch gar nicht enthalten waren. —

Wir wollen jedoch von diesen wohlgegründeten Hoffnungen für die Zukunft dermahlen absehen und deßhalb bloß annehmen, daß wir bey gänzlich hergestellter Bahn ein Quantum von 100,000 Centner zu 20 kr. C. M. pr. Centner von jenen Gütern zur Verführung erhalten, welche dermahlen auf der Chaussée zwischen Prag und Wien gehen, für gegenwärtig aber, wo die Bahn erst zur Hälfte ausgeführt ist, wollen wir auf diese Güter gar keine Rechnung machen, obgleich man bey einer zweckmäßigen Benützung der halben Bahn auch jetzt schon den Versuch machen muß, einen wenn gleich geringen Theil der Handelsgüter zwischen Prag und Wien auf die Eisenbahn zu übertragen.

Eisen und Stahl.

§. 14. Der Transport des Eisens und Stahles findet von jeher aus der Steyermark und den in Österreich meistens an der Enns anliegenden Eisenwerken (die das Roheisen oder die sogenannten Floßen von Eisenärzt und Vordernberg in der Steyermark beziehen und in Stabeisen und verschiedene Eisenwaaren verarbeiten) nach Budweis und in die nördlichen Gegenden über Budweis, so wie seit Eröffnung der Elbeschifffahrt, in die

Elbegegenden Statt. Ein Theil dieses Eisens und Stahles wird auf der Enns nach Mauthausen und von dort nach Budweis, der andere Theil aber über Linz nach Budweis durch böhmische Fuhrleute verführt, und von Budweis geht wieder ein Theil zu Wasser, der andere Theil zu Lande weiter fort. Das Quantum Eisen und Stahl, welches von Linz nach Budweis geht, ist bereits in dem Ausweise, Beylage 4, enthalten; nicht so jedoch jenes Quantum, welches von Mauthausen nach Budweis verführt wird und nach einem von dem Handelsstande in Stadt Steyer unter dem 16. September 1827 ausgefertigten Ausweise jährlich 17.400 Centner beträgt.

Wenn die Eisenbahn nicht nach Mauthausen sondern wie zu erwarten steht, nach Linz geführt wird, so muß die Unternehmung diese Güter von Mauthausen bis zum ersten Durchschnittspunete der Chaussée mit der Eisenbahn, welcher vier Meilen von Mauthausen bey dem Dorfe Lest in Österreich liegt, zuführen lassen und dort können erst die Güter auf die Bahn übernommen werden, wenn man es nicht vorziehen sollte, dieselben von Mauthausen stromaufwärts nach Linz und von da auf der ganzen Länge der Bahn nach Budweis zu führen. Der Linzer Schiffmeister Herr Paul Lieftenegger berechnet in seinem Schreiben an mich vom 20. Jänner d. J. die Frachtspesen von Mauthausen nach Linz pr. Centner mit 4 Kreuzer und von Linz bis Mauthausen mit 2 bis 3 Kreuzer C. M., woraus folgt, daß die Unternehmung bey der obigen Eisen- und Stahlverführung von dem Frachtlohne, den wir abermahl, wie bey Handelsgütern nur zu 24 kr. C. M. per Centner anschlagen, bloß 20 kr. pr. Centner für die Bahn erhält, nachdem 4 kr. per Ctr. auf die Zufuhr von Mauthausen bis zum Anfange der Bahn in Linz entfallen. Wir können sonach als bestimmt voraussetzen, daß bey gänzlich hergestellter Bahn das Eisen und der Stahl, welches wir bloß zu 15.000 Centner anschlagen, über die Bahn gehen und an die Unternehmung einen Frachtlohn von 20 kr. pr. Centner entrichten werden.

Hiezu käme noch ein Quantum von einigen tausend Centnern Floßen anzuschlagen, welche die bey Kaplitz liegenden Sensenhämmer und einige andere unweit der Eisenbahn gelegene Hämmer jährlich von Eisenärzt über Mauthausen beziehen; da mir jedoch über dieses Quantum keine ziffermäßige Nachweisung zukam, so will ich es dermahlen noch nicht bestimmt in Rechnung nehmen.

Es muß jedoch als sehr wichtig betrachtet werden, daß die Spedition und der Absatz des steyrischen Eisens nach Böhmen und in die Elbegegenden von Jahr zu Jahr größer werde, welches sowohl in der vorzüglichen Qualität dieses Eisens, als auch in dem Umstande liegt, daß in den letzten Jahren die Eisenpreise in Steyermark und in den Eisenwerken an der Enns verhältnißmäßig viel mehr herabgegangen sind, als es bey den böhmischen Eisenwerken der Fall war.

Um dieß zu übersehen, werden hier folgende dermahlen bestehende Eisenpreise mitgetheilt, so wie sie mir der Kaufmann Herr von Koller unter dem 13. Jänner d. J. als die in Stadt Steyer bestehenden k. k. Factoriepreise und Herr Kaufmann Eysn als die in Mauthausen bestehenden Preise anzugeben die Güte hatte:

Der Wiener-Centner Gittereisen, Stegreif- und Radreifeisen wird, wenn drey bis sechs Stangen auf den Centner kommen, loco Steyer um . . . . 6 fl. 54 kr. C. M.
und in Mauthausen um . . . . 7 — 12 — —
ferner wenn 7 bis 9 Stangen auf den Centner kommen, loco Steyer um . 7 — 6 — —
und in Mauthausen um . . . . 7 — 24 — —
verkauft und auf ähnliche Art sind auch die Preise der andern Eisengattungen gestellt. Nehmen wir nun den Frachtlohn von Mauthausen nach Budweis, wie oben angegeben wurde, zu 24 kr. und von Budweis bis Prag zu 18 kr. an, so kömmt der Wiener Centner der ersten Eisengattung loco Prag auf . . . . . 7 fl. 54 kr. C. M.
oder sammt Stadtmauth und Spesen auf beyläufig . . . . 8 — — —
und der Centner der zweyten Gattung auf beyläufig . . . . 8 — 12 — —
zu stehen.

Dagegen betragen die dermahligen Verkaufspreise des böhmischen Eisens in Prag 7 fl. 30 kr. bis 8 fl. C. M. pr. Centner, es ergibt sich daher ein sehr kleiner Unterschied in den Preisen beyder Gattungen Eisen, welcher von den Feuerarbeitern mit Rücksicht auf die Qualitäten beyder Gattungen bey weitem nicht hinreichend erachtet wird, und sonach ist es unbezweifelt, daß die Zufuhr des steyrischen Eisens nach Böhmen und in die Elbegegenden durch Herstellung der Eisenbahn, so weit als es die Verminderung des Frachtlohnes zuläßt, auch in der Folge zunehmen werde; wir wollen jedoch auf diese Zunahme dermahlen noch keine bestimmte Rechnung machen.

G y p s.

§. 15. Die bisherigen Frachtgegenstände betreffen die sogenannten Kaufmanns- oder Handelsgüter, und wir kommen nunmehr zu jenen Gegenständen, welche nach den österreichischen Gesetzen dem unbeschränkten Handel für Jedermann unterliegen, nähmlich Gyps, Kalk, Steine, Ziegeln, Fische, Getreide und Holz. Diese Gegenstände sind in dem für Handelsgüter verfaßten Ausweise, B e y l a g e 4, nicht enthalten und können ihrer Quantität nach auch n i c h t g e n a u nachgewiesen werden; es enthalten jedoch nachfolgende Angaben bey weitem bestimmtere Anhaltspuncte, als in meiner Abhandlung vom Jahre 1824 angegeben werden konnten.

Die Verwendung des G y p s e s bey dem K l e e b a u e war in Böhmen bereits seit längerer Zeit üblich, sie hat jedoch erst in den letztern Jahren eine ungeheure Bedeutung bekommen. Während sonst der Kleesamen vom Auslande nach Böhmen eingeführt wurde, findet seit einigen Jahren eine sehr bedeutende Ausfuhr dieses Artikels nach dem Auslande Statt und zwar geben die ämtlichen Ausweise, welche in den letztern Jahren für die Elbeschifffahrt mit aller Genauigkeit verfaßt wurden, die Ausfuhr des Kleesamens von Böhmen auf der Elbe und vorzüglich nach Hamburg im folgenden Betrage an:

Im Jahre 1824 — — 3,763 Ct. 20 Pf.
» 1825 — — 13,593 » 40 »
» 1826 — — 22,815 » 23 »
» 1827 — — 17,787 » 32 » *).

Der Gyps, welcher zu diesem bedeutenden Kleebaue häufig verwendet wird, kömmt zum Theile aus dem Auslande nach Böhmen, zum Theile wird derselbe im Inlande gefunden, und in Wranowitz bey Radnitz nächst Pilsen und einigen andern Orten künstlich erzeugt. Ein großer Theil des benöthigten Gypses, welcher auf der südlichen Seite von Böhmen eingeführt wird, kömmt von Hallein nächst Salzburg, wo er in bedeutenden Brüchen an der Salza gewonnen, gemahlen und daselbst der Wiener Centner um 18 kr. Reichs-Währung verkauft wird. Man führt von hier den Gyps auf der Salza (welche eine Strecke weit durch bayrisches Gebieth geht) und auf der Donau bis Linz und Mauthausen und die bedeutenden Zölle, welche dermahlen an Bayern in Burghausen, dann in Passau, in Wörnstein und in Engelhardtszell zu entrichten kommen, sind die Ursache, daß der Centner Gyps noch nicht wohlfeiler als um 36 kr. C. M. loco Linz gegeben werden konnte. Demungeachtet geht ein sehr bedeutendes Quantum von diesem Artikel jährlich nach Österreich und nach Budweis, von wo er dann theils zu Wasser bis Prag und theils zu Lande weiter verführt wird; dieses Quantum hat in der letztern Zeit in einem Jahre gegen 30,000 Centner betragen, und es würde noch viel mehr ausmachen, wenn eine Herabsetzung der obengenannten Zölle, die schon einmahl in Verhandlung war, wirklich einträte; denn dann würde der auf diesem Wege zugeführte Gyps jenem, welcher auf andern Wegen nach Böhmen gelangt, oder daselbst künstlich erzeugt wird, die Concurrenz noch mehr abgewinnen als es dermahlen der Fall ist. Inzwischen wird auch die Verminderung des Frachtlohnes auf der Eisenbahn eine bedeutende Frachtvermehrung dieses Artikels herbeyführen und es wird im Interesse der Unternehmung liegen, den Frachttarif hiefür sehr niedrig zu stellen; wir wollen daher annehmen, daß derselbe auf 20 kr. C. M. pr. Centner gesetzt werde **), und um vollkommen sicher zu seyn, wollen wir das jährliche Frachtquantum, welches bey diesem Tarife über die Bahn geht, nur auf 20,000 Centner anschlagen. Dieses Frachtquantum geht wenigstens zur Hälfte auch schon über die jetzt hergestellte halbe Bahn, da das zweymahlige Auf- und Abladen, was ohnehin mit Krahnen geschieht, hier keinen Einfluß macht. Wir haben auf diese Weise eine bedeutende Frachtzunahme in einem Artikel gefunden, wovon in meiner Abhandlung im Jahre 1824 und in den hierauf gegründeten Bilanzen der Unternehmung noch k e i n e R e d e war.

K a l k.

§. 16. Ein zweyter Artikel, wovon in meiner Abhandlung und in den frühern Bilanzen keine Rede war, ist der K a l k, der bey hergestellter Eisenbahn in bedeutender Menge als Rückladung von Böhmen nach Linz und in

*) Der Ausweis für das Jahr 1828 ist mir noch nicht zugekommen. — Die Kleeart, von welcher hier gesprochen wird, ist trifolium pratense; der Wiener Centner kostet davon loco Prag beyläufig 12 fl. C. M.; und es ist gewiß sehr erfreulich, daß durch diesen neu eröffneten Industrialzweig jährlich eine bedeutende Geldsumme nach Böhmen gebracht wird.

**) Unter dieser Annahme kommt der Centner gemahlener Gyps loco Budweis auf 56 kr. C. M., und wenn die Fracht auf der Moldau bis Prag mit 18 kr. C. M. bezahlt wird, loco Prag auf 1 fl. 14 kr. C. M. zu stehen. Dagegen wird der Wiener Centner Gyps, welchen man dermahlen aus Schlesien nach Prag zuführt in Steinen zu 1 fl. 36 kr., und gemahlen zu 2 fl. C. M. in Prag verkauft; der Halleiner Gyps wird sonach dem schlesischen die ganze Concurrenz abgewinnen.

die Gegenden an der Bahn in Oberösterreich geführt werden wird. Wir finden nähmlich zunächst Krumau an der Moldau sehr bedeutende Kalkbrüche und es wird daselbst mit dem vorhandenen wohlfeilern Brennholze jährlich ein großes Quantum Kalk gebrannt, der sich durch seine vorzügliche Qualität auszeichnet und schon dermahlen nach Oberösterreich verführt wird; nebstbey besitzt die Stadt Budweis einen Kalkbruch von minderer Qualität und ein sehr unbedeutender Kalkbruch befindet sich hart an der Bahn eine Meile von Budweis entfernt; von hier wird bis zur Gränze und über dieselbe bis nach Linz und weiter hinaus kein Kalk erzeugt. Die Stadt Linz erhält den größten Theil des Bedarfes an diesem nothwendigen Artikel ebenfalls von Hallein, wo der Kalk gebrochen, gebrannt, in bedeckten Schiffen nach Linz zugeführt und daselbst der nied. öster. Metzen um 30 kr. oder der Centner um beyläufig 36 kr. C. M. verkauft wird. Nebstbey werden in der Enns und Alm runde Kalksteine von einigen Zollen Durchmesser, welche mit Kieselsteinen vermengt im Flusse herabgeführt werden, bey niedrigem Wasserstande ausgeklaubt und gebrannt, wavon der Centner ebenfalls um 36 und 40 kr. C. M. in Linz und der Umgegend verkauft wird.

Wir haben bey dem Baue der Bahn den Kalkbedarf größten Theils von Krumau bezogen, von wo ihn die Fuhrleute auf der Chaussée bis zu den betreffenden Bauobjecten zugeführt und selbst an dem entferntesten Puncte der Bahn in Leopoldschlag um 24 bis 26 kr. C. M. pr. Centner an die Unternehmung verkauft haben. Ist die Eisenbahn hergestellt und kann die Fracht, wie es bey gebranntem Kalke nothwendig ist, ununterbrochen und schnell nach Linz befördert werden, so haben wir ganz gewiß auf eine bedeutende Abnahme zu rechnen, wenn der Kalk pr. Centner höchstens um 30 kr. C. M. verkauft wird; nun beträgt der Preis eines nied. öster. Metzens gebrannten Kalk bey den Krumauer oder Plawnitzer Öfen 12 kr. C. M., die Zufuhr bis zu dem nächsten Puncte der Bahn beyläufig 3 kr. pr. Metzen, folglich kömmt, da ein Metzen gebrannter Kalk 84 Pfund wiegt, der Wiener-Centner bis zur Bahn gestellt, auf beyläufig 18 kr. C. M., es bleibt daher gegen den Verkaufspreis pr. 30 kr. noch ein Frachtlohn von 12 kr. C. M. pr. Centner für die Bahn übrig, und wir können für den Bedarf der Hauptstadt Linz und ihrer Umgebung auf eine Fracht von wenigstens 5000 Centner jährlich rechnen, sobald die Bahn ganz hergestellt ist. Gegenwärtig jedoch, wo erst die Hälfte Bahn ausgeführt ist, kann man auf die Verführung dieses Artikels deßhalb nicht rechnen, weil das zweymahlige Auf- und Abladen des Kalkes und dann das Ablöschen desselben bey Regen und verzögerter Fracht zu befürchten wäre.

Ziegeln, Steinplatten und Bruchsteine.

§. 17. Ein weiterer Frachtgegenstand, welcher der Bahn zufällt und in den bisherigen Anschlägen nicht enthalten ist, sind die Ziegeln. Der Bedarf hiervon ist, wie sich von selbst versteht, in einer so volkreichen Stadt wie Linz sehr bedeutend und wird aus der Umgegend herbeygeführt, wo jedoch das zur Erzeugung nothwendige Brennholz, wie wir weiter unten sehen werden 2 bis 3 mahl so theuer, als in Böhmen ist. Hieraus folgt, daß auch der Preis der Ziegeln, da er vom Preise des Brennmaterials am meisten abhängt, in Linz weit höher als im Budweiserkreise seyn müsse. Nach Budweis selbst werden die Ziegeln aus einer nicht unbedeutenden Entfernung auf der Achse zugeführt und daselbst das Tausend um 8 bis 9 fl. C. M. bezahlt. Nun geht die Eisenbahn bey Plawnitz, anderthalb Meilen von Budweis entfernt, hart an einer Fürst Schwarzenberg'schen Ziegelbrennerey vorbey und durchschneidet den dazu gehörigen Platz, die Ziegeln, welche daselbst erzeugt werden, sind von vorzüglicher Qualität und werden um 5 fl. 36 kr. C. M. das Tausend (von 85 nied. öster. Centner Schwere) verkauft; es ist daher auch bestimmt zu erwarten, daß wir bey gänzlich hergestellter Eisenbahn ein bedeutendes Quantum an diesem Artikel zu verführen erhalten, so lange aber die Eisenbahn nicht ganz ausgeführt ist, ist nur auf die Fracht von Ziegeln nach Budweis nicht aber nach Linz zu rechnen.

Ein ähnlicher Artikel, welcher von der Donau nach Böhmen geht, und auch ein nicht unbedeutendes Frachtquantum bilden wird, sind die sogenannten Kehlheimersteinplatten, deren Verwendung in Wien sehr häufig ist, in Böhmen schon angefangen hat und in dem Maße zunehmen wird, als der Frachtlohn dieses Artikels durch die Eisenbahn herabsinkt. Ingleichen werden Bruchsteine einen bedeutenden Frachtartikel bilden, nachdem man selbe in den Abgrabungen an der Bahn in vorzüglicher Güte findet und bahnabwärts entweder nach Linz oder nach Budweis zuführen kann. Da jedoch das Quantum der Ziegeln, Steinplatten und Bruchsteine, welche dereinst auf der Eisenbahn verführt werden, nicht mit Gewißheit nachgewiesen werden kann, so habe ich bey der weiters folgenden Bilanz diese Gegenstände ganz übergangen und bloß für nothwendig erachtet, sie hier

anzuführen, weil hierauf die Hoffnungen der zukünftigen Vermehrung des Frachtquantums auf der Bahn mit Recht gestützt werden.

F i s c h e.

§. 18. Der Budweiserkreis enthält bekanntlich eine große Menge Fischteiche, deren Erzeugnisse von Wittingau, Budweis und der Umgebung theils über Horn nach Wien, theils über Kaplitz und Freystadt nach Linz auf den bestehenden Chausséen verführt werden. Eine zweyspännige Fischfuhr ladet gewöhnlich 2 Fässer, die 15 Eimer oder 15 Centner Wasser enthalten, in welche beyde in der wärmeren Jahrszeit höchstens 3 ½ und im strengsten Winter bloß 5 Centner Fische eingesetzt werden. Für diese Ladung wurde im Jahre 1828 in Conv. Münze 16 bis 20 fl. von Budweis nach Wien bezahlt; der Frachtlohn dieses Artikels ist daher bedeutend hoch und zwar deßhalb, weil die Verführung schnell vorgenommen werden und die Fässer außerdem noch wenigstens einmahl des Tages mit frischem Wasser aus den eigens hiezu vorgerichteten, an der Chaussée bestehenden Wasserleitungen versehen werden müssen. Diese Wasserleitungen lassen sich an der Eisenbahn um so leichter herstellen, als wir in den meisten Abgrabungen, Wiesengründen u. s. w. hinlänglich viel und gutes Wasser an der Bahn finden und sollte der Transport auf der Bahn, wie einige meinen, in diesem Falle das Stoßen oder Rütteln der Fässer, als den Fischen zuträglich erfordern, so läßt sich dieß durch den einfachsten Mechanismus bewirken, folglich unterliegt es auch gar keinem Zweifel, daß der Fischtransport auf der Eisenbahn bestehen könne und werde.

Nach den gemachten Erhebungen beläuft sich das Quantum jener Fische, welche aus dem Budweiserkreise theils nach Linz und theils nach Wien gehen, auf ungefähr 10,000 Centner jährlich. Ich zweifle nicht, daß seiner Zeit, nach hergestellter Bahn, der größte Theil dieser Fische auf der Bahn verführt werden wird, inzwischen wollen wir dermahlen nur 3,000 Centner hievon für die Bahn in Anschlag nehmen, und da diese zu ihrer Verführung 12,000 Centner Wasser erfordern, so gibt dieß ein Frachtquantum von jährlichen 15,000 Centnern, wofür wir eben so wie bey Kaufmannsgütern 24 kr. C. M. per Centner als Frachtlohn anschlagen. Dieses Frachtquantum fällt der Eisenbahn, wenn sie hergestellt ist, unfehlbar zu; wenn sie jedoch erst zur Hälfte ausgeführet ist, dürfte nur ein sehr kleiner Theil auf die Bahn übergehen, den wir daher nicht anschlagen wollen.

G e t r e i d e.

§. 19. Ich habe bereits in meiner Abhandlung vom Jahre 1824 S. 107 und 111 ausdrücklich bemerkt, daß gegenwärtig ein großer Theil des für Oberösterreich benöthigten Getreides alljährig theils aus dem angränzenden Auslande (Bayern), theils aus Böhmen dahin eingeführet werde; die Zufuhr aus Bayern findet auf der Donau Statt, jene aus Böhmen geht über die bestehende sehr beschwerliche Straße. Da der Metzen Korn 75 bis 76 Wiener-Pfund wiegt, so wäre der Frachtlohn nach der Salzfracht berechnet, beyläufig 24 kr. C. M., weil jedoch die Fuhrleute von Budweis nach Linz oder Mauthausen gewöhnlich mit leeren Wägen um Salz fahren, so verladen sie den Metzen Korn auch um 15 bis 18 kr. C. M. Manchmahl, obgleich selten, ergibt sich der Fall, daß die Preise einer gewissen Getreidegattung in den Donaugegenden bedeutend niedriger als in Budweis stehen, und daß Getreidetransporte von Linz nach Budweis gehen, wie es bey der Gerste in den letzten Monathen des eben abgelaufenen Jahres der Fall war; in diesen Fällen ist auch der Frachtlohn weit höher, weil er sich nach dem Preise der Salzfracht stellt, und die Fuhrleute wegen Mangel an Rückladung leer zurückkehren müssen.

Die Beylagen 5 und 6 enthalten die ämtlichen Auszüge aus den Marktpreisprotokollen, hinsichtlich der vom 1. Jänner 1825 bis letzten December 1828 bestandenen monathlichen und ganzjährigen Getreidedurchschnittspreise in den Städten **B u d w e i s** und **W e l s**. Der letztere Ort, welcher 4 Meilen von Linz entfernt liegt, mußte aus dieser Ursache zum Vergleiche gewählt werden, weil in Wels der größte Getreidemarkt für Oberösterreich besteht, und wie es die, der Beylage 6 beygefügte Anmerkung beweist, bereits jetzt zeitweise Getreidetransporte von Böhmen auf dem Welsermarkte anlangen. In Linz wird kein Getreidemarkt abgehalten, jedoch ist dem an Linz anliegenden Markte Urfahr am linken Donauufer (wohin die Eisenbahn geführt würde) das Recht zur Abhaltung eines Körnerwochenmarktes im Jahre 1826 ertheilt, und der erste Wochenmarkt wirklich am 2. December 1826 abgehalten worden. Inzwischen hat dieser neue Markt noch keine bedeutenden Resultate geliefert, da die Käufer und Verkäufer von jeher den Welsermarkt zu besuchen gewohnt sind, seiner Zeit kann dieß jedoch durch die Bahn eine bedeutende Änderung erleiden.

Nehmen wir nähmlich an, daß der Centner Getreide um 12 kr. C. M. auf der vollkommen hergestellten Eisendahn von Budweis bis Linz verführt werde, so entfällt

für den Metzen Weitzen	von 82 Wiener Pfund Schwere	ein Frachtlohn von	9 8/10 kr. C. M.
— Korn	„ 75 bis 76	— —	9 —
— Gerste	„ 64 bis 66	— —	7 8/10 —
— Hafer	„ 48 bis 50	— —	5 9/10 —

Der Frachtlohn von Gmunden bis Linz für 9 Postmeilen beträgt bey dem Salze dermahlen 18 kr. C. M., oder 2 kr. C. M. per Centner und Meile, da aber die Fuhrleute von Linz über Wels nach Gmunden leer zurückgehen, so verführen sie den Centner Getreide von Gmunden bis Wels höchstens um 6 kr. C. M., und wenn wir dieß auf den Metzen reduciren, so erhalten wir als Frachtlohn von Budweis bis Wels mit Benützung der Bahn

für den Metzen Weitzen	—	14 7/10 kr. C. M.
— Korn	—	13 5/10 kr. „
— Gerste	—	11 7/10 kr. „
— Hafer	—	8 9/10 kr. „

und eben so viel oder höchstens 1 bis 1 1/2 kr. mehr wird der Frachtlohn von Wels bis Budweis betragen.

Wenn wir nun die 2 Tabellen (Beylage 5 und 6) mitsammen vergleichen, und den eben ausgewiesenen geringen Frachtlohn für die verschiedenen Körnergattungen anschlagen, so ergibt sich, daß es in sehr vielen Fällen bey den bestandenen niedrigen Getreidepreisen während den verflossenen 4 Jahren gelohnt hätte, Getreide von Böhmen nach Oberösterreich oder zurück zu verführen. So war der Metzen Korn in den letzten Monathen des Jahres 1826 um beyläufig 22 kr. C. M. in Budweis wohlfeiler als in Wels, man hätte daher bey dem Frachtlohne von 13 1/2 kr. noch 8 1/2 kr. C. M. per Metzen im Verkaufe gewonnen; im Jahre 1828 war dagegen das Korn im May und Juny in Wels um 38 bis 44 kr. C. M. theurer als in Budweis, man hätte daher bey dem Frachtlohne von 15 kr. noch 23 bis 29 kr. C. M. im Verkaufe eines Metzens gewonnen, es hätte sonach in beyden Fällen sehr gelohnt, Getreide über die Bahn zu führen, wie es denn auch ohne der Bahn, obgleich im verminderten Maße auf der Chaussée der Fall war. Wir wissen jedoch, daß der Metzen Korn, welcher im Jahre 1826 bloß 3 bis 4 fl. und im Jahre 1828 schon 6 bis 7 fl. W. W. kostete, vor mehreren Jahren mit 35 fl. W. W. bezahlt wurde; in diesen theuern Jahren betrugen die Unterschiede der Getreidepreise zwischen Böhmen und Oberösterreich gewöhnlich mehrere Gulden, die Frachtlöhne waren jedoch bey weitem nicht so sehr wie die Getreidepreise gestiegen, folglich waren auch die Getreidetransporte zu jener Zeit zwischen Böhmen und Oberösterreich weit bedeutender als dermahlen. Sollten nun ähnliche Zeiten wiederkehren, oder die Getreidepreise noch in etwas steigen, so wird auch der Verkehr in diesem Artikel zwischen Böhmen und Oberösterreich wesentlich zunehmen, und die Eisenbahn auf eine bedeutende Vermehrung des Frachtquantums, und selbst auf höhere Preise, als die oben angetragenen 12 kr. per Centner zu rechnen haben. Die Wichtigkeit und Größe des Getreideverkehres für die Eisenbahn wird in der Folge durch nachstehende zwey Umstände ohne Zweifel gewinnen, nähmlich:

1. Sobald die projectirte Eisenbahn von Gmunden oder Lambach nach Linz, zu deren Ausführung sich bereits vor längerer Zeit eine Gesellschaft bey den hohen Behörden gemeldet hat, zu Stande kömmt, wird auch der Frachtlohn zwischen Wels und Linz bedeutend vermindert werden, sonach wird es noch lohnender seyn, den Getreidehandel zwischen Böhmen und Oberösterreich zu betreiben; unsere Bahn wird daher an Frachtquantum gewinnen und wenn

2. durch die Herstellung beyder Bahnen die Concurrenz möglichst erleichtert ist, wenn durch die Dampfschifffahrt auf der Donau, die vorzüglich in frühern Jahren häufig bestandene Zufuhr des ungarischen Getreides auf der Donau und Traun bis Linz und Wels wesentlich erleichtert und im Preise vermindert wird, dann ist wohl zu hoffen, daß die hohe Staatsverwaltung den Einfuhrszoll auf das aus Bayern gegenwärtig in großer Menge hereingebrachte Getreide erhöhen und dadurch die inländische Industrie des Bodens und somit wieder auch den Transport auf der Bahn, die in steter Wechselwirkung bleiben, bedeutend befördern werde. So sehen wir bey diesem Gegenstande allein eine Quelle des Wohlstandes, welche für Böhmen und Oberösterreich durch unsere Bahn eröffnet wird, und wir können bey der allermäßigsten Annahme voraussetzen, daß nach hergestellter Eisendahn von Budweis bis zur Donau ein Quantum von wenigstens 50,000 Centnern Getreide auf derselben verführt und dafür der Frachtlohn von 12 kr. C. M. per Centner gezahlt werden wird.

Ist die Eisenbahn nur halb fertig oder bis Lest geführt, so wird nur ein bey weitem kleineres Quantum auf derselben verführt werden, welches wir für die Bahn von Budweis bis Lest mit 10,000 Centner jährlich anschlagen wollen. Dieses Quantum wird zwar in jenen Jahren, wo der Unterschied der Getreidepreise zu unbedeutend ist, nicht vorhanden seyn, allein in andern Jahren wird es wieder bedeutender und so kann man immer im Durchschnitte jährlich 10,000 Centner annehmen.

Holz.

§. 20. Ich habe bereits in meiner Abhandlung vom Jahre 1824 angedeutet, daß die Unternehmung einen bedeutenden Gewinn durch die Verführung von Scheitholz und einen noch bedeutenderen durch die Verführung von Bauholz beziehen werde. Es ist nunmehr an der Zeit, diese Angabe ziffermäßig zu erweisen, um bey der Berechnung der Revenüen der Unternehmung einen bestimmten Anschlag hiefür machen zu können. Es ist Jedermann bekannt, daß die Gegend in Böhmen und Oberösterreich, welche die Eisenbahn durchschneidet, mit Waldungen bedeckt sey, und daß sich daselbst im vollen Sinne des Wortes ein unermeßlicher Vorrath von Holz befindet*); inzwischen hat man befürchten wollen, daß die Zufuhr dieses Holzes bis zur Bahn bedeutende Kosten verursachen werde, und daß daher, nachdem die Holzpreise in Linz und Wien seit einigen Jahren zurückgegangen sind, kein Gewinn mehr entstehen könne, wenn man das Holz in Böhmen (wo es immer wohlfeiler als in Österreich ist) ankauft und auf der Bahn nach Linz und von da nach Wien zu Wasser führt. Um allen diesen Zweifeln zu begegnen, will ich den ungünstigsten Fall annehmen, das heißt, die Berechnung für den Fall machen, wo das Holz am Ende der Bahn in Budweis gekauft, in der ganzen Länge der Bahn über das Gebirge bis Linz geführt und dort oder in Wien abgesetzt wird. In Budweis befindet sich hart neben dem Stationsplatze der Bahn die fürstlich Schwarzenberg'sche Holzlegstätte, wohin das Holz aus dem Hochgebirge auf der Moldau geschwemmt, mittelst eines Canals in den Holzplatz eingeführt, dort ausgeländet, aufgeschlichtet und an Jedermann verkauft wird. Laut einem ämtlich ausgefertigten Ausweise des löbl. Budweiser Magistrates vom 22. Jänner d. J. wird dermahlen die Wiener-Klafter 2 1/2 Schuh oder eine Wiener-Elle langes geschwemmtes hartes (Buchen-) Holz um 9 fl. W. W. und eben so die Wiener-Klafter 2 1/2 Schuh langes weiches (Nadel-) Holz um 6 fl. W. W. an Jedermann verkauft; bis zum letzten April 1827 war jedoch der Preis für das Buchenholz 8 fl. und für das weiche Holz 5 fl. 15 kr. W. W. per Klafter; (außer diesem Preise werden dem aufgestellten Holzaufseher noch 3 kr. W. W. per Klafter bezahlt, sonst finden aber keine andern Auslagen Statt**).

Über die dermahligen Brennholzpreise in Linz hat mir unser verehrte Actionär Herr Kaufmann Franz Plank unter dem 28. Jänner d. J. nachstehenden Ausweis mitgetheilt: Die Wiener-Klafter dreyschuhiges geschwemmtes Buchenholz wird an der Donaulände in Linz um 20 fl. W. W. und die Wiener-Klafter dreyschuhiges geschwemmtes weiches Holz um 10 bis 12 fl. W. W. verkauft, in welchem Verhältnisse nun auch die andern Holzgattungen stehen***).

Wenn wir nun die letztern Holzpreise auf das in Budweis verkaufte 2 1/2 Schuh lange Holz reduciren, so ergibt sich die Wiener-Klafter 2 1/2 Schuh langes, geschwemmtes hartes Holz in Budweis zu 9 fl. 3 kr. in Linz zu 16 fl. 40 kr.
detto detto weiches detto 6 — 3 — do. 9 — 10 —

Sobald nun die Frachtkosten auf der Bahn weniger als der Unterschied des Holzpreises betragen, so wird es lohnen, selbst von dem entferntesten Puncte der Bahn, nähmlich von Budweis das Holz nach Linz zu verführen. — Wir wissen, daß die meisten Frachten von Linz mit Salz nach Budweis gehen werden, es erscheint daher selbst ohne einer weitern Berechnung räthlich, die ohnehin leer zurückgehenden Salzwägen mit Holz zu beladen, um nur einigen Gewinn aus der Rückladung zu ziehen. Wenn man jedoch die Rechnung hierüber an-

*) Die fürstlich Schwarzenberg'sche Herrschaft Krumau in Böhmen, welche die Eisenbahn in einer Länge von beyläufig drey Meilen durchschneidet, hat allein 44,000 niederöster. Joch, oder 4 4/10 Quadratmeilen obrigkeitliche Waldungen (worunter also die Rusticalwälder nicht begriffen sind). Der Flächeninhalt dieser ungeheuern Herrschaft beträgt 22 Quadratmeilen, worauf 324 unterthänige Dörfer, 5 Märkte und eine Schutzstadt gelegen sind; die Population zählt an 45,000 Seelen.

**) Der Holzbedarf für das Militär und die Ämter etc., betrug in Budweis im Jahre 1828, 1544 Klafter, und der ganze Holzbedarf ist nach dem letzten Accise-Elaborat mit 1196 Klaftern harten, und 7996 Klaftern weichen Holzes jährlich angenommen worden (laut Ausweis vom löbl. Budweiser Magistrat vom 22. Jänner 1829 und vom 25. July 1827).

***) Der jährliche Brennholzbedarf der Stadt Linz ohne Ämter und Militär beläuft sich auf beyläufig 20,000 Klafter, und mit Einschluß aller Ämter und des Militärs beyläufig auf 30,000 Klafter. (Kreisämtliche Zuschrift vom 4. August 1827, Nr. 10,801.)

stellt, so zeigt sie sich in der That sehr vortheilhaft, indem die Erhöhung der Frachtkosten, welche bey einer Rückladung entstehet, höchstens 3 kr. C. M. per Centner beträgt, sonach die Verführung einer Klafter 2 ½ schuhiges Buchenholz von 27 Centner Schwere nur auf 1 fl. 21 kr. C. M., oder sammt Auf- und Abladen und Schlichten *) auf 3 fl. 45 kr. W. W. und unter gleichen Umständen die Verführung einer Klafter des angeführten weichen Holzes nur auf 2 fl. 30 kr. W. W. mit Inbegriff des Auf- und Abladens und Schlichtens zu stehen kömmt; es ergibt sich daher, daß das harte Holz, wenn es in Budweis zu dem dermahligen Preise angekauft wird, in Linz auf 12 fl. 48 kr. und das weiche Holz im gleichen Falle auf 8 fl. 33 kr. W. W. zu stehen komme, es bleibt daher gegen den dermahligen Verkaufspreis in Linz, bey einer Klafter harten Holzes ein Gewinn von 3 fl. 52 kr. und bey einer Klafter weichen Holzes ein Gewinn von 37 kr. W. W. für die Bahn übrig, wobey jedoch zu bemerken ist:

1. Die obige Berechnung ist für den ungünstigsten Fall, wo nähmlich das Holz ganz von dem Ende der Bahn bey Budweis gehohlt, und 17 Meilen weit auf der Bahn bis Linz geführt werden muß, gemacht; wenn dieser Fall nun selbst einträte und man ein Quantum von mehreren tausend Klaftern Holz in Budweis abnähme, so wäre bestimmt zu erwarten, daß der Preis für die Klafter, *wie es vor einigen Jahren der Fall war*, um 1 fl. und vielleicht selbst um 2 fl. niedriger gestellt würde, weil die Schwemmkosten des Holzes, die Unterhaltungskosten der Rechen und anderer Schwemmvorrichtungen, die Aufsicht bey der Schwemme und andere Auslagen beynahe dieselben bleiben, es mag viel oder wenig Holz geschwemmt werden, wornach der Verkaufspreis bey einem größeren Quantum weit niedriger gestellt werden kann und die Forstrevenüen dennoch dieselben per Klafter, also immer noch der Nutzen der größern Holzabnahme an und für sich bleibt **). Nehmen wir nun an, die Klafter Holz würde der Eisenbahn bey einer sehr bedeutenden Abnahme um 1 fl. 30 kr. W. W. wohlfeiler überlassen, so wäre der *Frachtgewinn* bey einer Klafter Buchenholz 5 fl. 22 kr. und bey einer Klafter weichen Holz 2 fl. 7 kr. W. W., wobey noch zu bemerken kömmt, daß diesem Holze deßhalb der *Vorzug* gegeben würde, weil die Schwemme nach Budweis in einer viel geringeren Zeit verrichtet wird, als es bey den meisten andern Holzschwemmen an der Donau der Fall ist, sonach auch das in Budweis verkaufte Holz im Wasser bey weitem nicht so ausgelaugt wird, als die meisten in Linz und Wien verkauften geschwemmten Hölzer.

2. Wenn sich schon in dem angenommenen, für die Transportirung des Brennholzes am meisten ungünstigen Falle ein vortheilhaftes Resultat ergibt, so ist dasselbe noch weit mehr bey jenem Holze zu erwarten, welches aus den nächsten Waldungen auf der Achse zur Bahn zugeführt, und zu weit geringern Preisen (vorzüglich von den Besitzern kleiner Waldungen) verkauft wird, als es bey dem Holze in Budweis der Fall ist. Sowohl das harte als weiche Holz wird, wenn es ungeschwemmt ist, in Linz um 2 fl. W. W. per Klafter theurer bezahlt, wenn wir daher dasselbe an der Bahn selbst um 2 fl. W. W. theurer als das geschwemmte Holz in Budweis erhalten, so entsteht noch immer derselbe Gewinn für die Bahn, selbst wenn dieses Holz bey Budweis an die Bahn gestellt würde; wenn jedoch das Holz näher gegen Linz oder in der Nähe des Scheidungspunctes bey Leopoldschlag an die Bahn geliefert wird, so erspart man die Fracht aufwärts von Budweis bis Leopoldschlag und nun betragen die Frachtkosten von Leopoldschlag bis Linz von der Klafter harten Holzes beyläufig 1 fl. 30 kr. und von der Klafter weichen Holzes 1 fl. W. W. Wenn wir daher das harte ungeschwemmte 2 ½ schuhige Holz in der Gegend bey Leopoldschlag selbst um 12 fl. W. W. und das weiche um 7 fl. W. W. an die Bahn geliefert erhalten, so wird das erstere loco Linz 13 fl. 30 kr. und das zweyte 8 fl. W. W. kosten, folglich im ersten Falle 5 fl. 10 kr. W. W. und im zweyten Falle 3 fl. 10 kr. W. W. Gewinn per Klafter gegen die in Linz bestehenden Verkaufspreise von 18 fl. 40 kr. und 11 fl. 10 kr. des ungeschwemmten harten und weichen Holzes für die Eisenbahn übrig bleiben, woraus nunmehr ganz unbezweifelt folgt, daß der Holzverkehr auf der Bahn einen bedeutenden Gewinn für die Unternehmung liefern werde.

Der Preis des Brennholzes in Wien stellt sich gewöhnlich nach dem Linzer-Preise, indem man zu dem letztern die Wasserfrachtkosten auf der Donau ***), die Mänthe, die Localkosten in Wien, und etwas als Gewinn

*) Die fürstlich Schwarzenberg'sche Holzschwemme bey Budweis hat im Jahre 1828 für das Ausländen des Scheiterholzes aus dem Canale, Verführen desselben auf eine Entfernung von 5 bis 50 Klaftern, und für das Schlichten auf 1 ½ bis 2 Klafter Höhe, bey einer Klafter Buchenholz 14 kr., und bey einer Klafter weichen Holz 9 kr. W. W. bezahlt; vor einigen Jahren betrugen aber diese Preise 10 kr. bey dem harten, und 7 ½ kr. W. W. bey dem weichen Holze.

**) Der Sensenschmied Hr. Moser bey Kaplitz hat vor vier Jahren einen Vertrag geschlossen, gemäß welchen ihm (wegen Mangel an Holzabsatz) ein Quantum von mehreren tausend Klaftern Buchenholz im Planskerwalde zur Verkohlung überlassen wird, wofür er 35 kr. C. M. für die Wiener Klafter (2 ½ schuhiges Buchenholz) im Walde bezahlt.

***) Nach der schriftlichen Äußerung des Schiffmeisters Herrn Lieftenegger vom 20. Jänner 1829, zahlte die Ennser Brenn-

anschlägt, man darf daher nicht verlegen seyn, ein bedeutendes auf der Bahn zugeführtes Brennholzquantum in Linz nicht abzusetzen, denn liefert die Bahn das Holz nach Linz wohlfeiler, als es dermahlen in Linz verkauft wird, so wird dasselbe entweder in Linz verkauft oder nach Wien geführt und dort verkauft werden, und wenn die Bahn den reinen Frachtgewinn bey einem Centner an die Donau zugeführten Holzes bloß auf 2 kr. C. M., d. h. bey einer Klafter 2 ½ Schuh langen, harten Holzes auf 54 kr. C. M. und bey einer Klafter solchen weichen Holzes auf 36 kr. C. M. anschlägt, so kann sie mit voller Gewißheit erwarten, die Concurrenz an der Donau zu erringen und jeden Wagen ohne Ausnahme, der mit Ladung nach Budweis gekommen, entweder in Budweis oder an einem andern Puncte an der Bahn mit Holz zu beladen und dasselbe an die Donau zu führen. — Ich glaube daher durch diese umständliche Auseinandersetzung dargethan zu haben, daß Brennholz ein sehr bedeutender Frachtartikel für die Bahn werden wird, sobald sie einmahl bis an die Donau geführt ist.

Der Gewinn aus dem Transporte des Bauholzes, der Breter und Latten wird noch weit bedeutender und lohnender werden, als es bey dem Brennholze der Fall ist; es ist nähmlich bekannt, daß auf allen künstlichen Holzschwemmanstalten, die in die Donau gehen, nur Scheitholz und nicht Bauholz fortgebracht werden könne, aus welcher Ursache wir selbst für die Residenzstadt Wien jährlich einen sehr bedeutenden Theil von Bauholz aus Bayern beziehen, welches auf der Donau über die Gränze eingeführt und hier 5 bis 6 mahl so theuer und noch theuerer, als das hieraus zu erzeugende Brennholz verkauft wird.

Man hat früher zweifeln wollen, ob und wie dieses Holz in den gekrümmten Linien der Bahn fortgebracht werden könne; inzwischen habe ich die zum Bauholz-Transporte gehörigen Wägen nach Rückkehr von meiner zweyten Reise von England (im Frühjahre 1827), wie die dort zu gleichem Zwecke gebrauchten, ausführen lassen, und somit ist dieser Zweifel zur großen Befriedigung aller jener, welche die Bauholz-Transporte auf unserer Bahn gesehen haben, gelöset worden; die Sache unterliegt also gar keinem Anstande mehr, und ich kann es mit voller Beruhigung wiederhohlen, was ich in meiner Abhandlung vom Jahre 1824 gesagt habe, daß der Verkehr mit Bauholz auf der Bahn eine der ergiebigsten Quellen der Verzinsung der Unternehmung bilden werde, doch tritt dieß ebenfalls erst dann ein, wenn die ganze Bahn hergestellt ist.

Reisende.

§. 21. Das Recht zur Verführung von Reisenden ist in dem Allerhöchsten Privilegium zwar nicht ausdrücklich ausgesprochen, jedoch dürfte hierüber kein Zweifel obwalten, denn jenen Personen, die Güter auf der Bahn verführen, muß es wohl gestattet seyn, dieselben zu begleiten, jene welche die Bahn besichtigen wollen, können dieß auch nur bey ihrer Befahrung thun, da neben der Bahn kein zweyter Weg besteht, endlich jene, welche in Geschäften nach Budweis oder Linz reisen, können wohl auch nicht von den Vortheilen, welche die Bahn in diesem Falle durch die Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Beförderung darbiethet, ausgeschlossen werden; ich glaube daher annehmen zu können, daß auf unserer Bahn eine eben solche regelmäßige Beförderung von Reisenden Statt finden werde, wie es auf allen neuern englischen Bahnen der Fall ist. Bey der Darlington Bahn, deren Revenüen-Ausweis weiter unten folgt, hat die Verführung der Reisenden vom October 1825, wo die Bahn eröffnet wurde, bis letzten December 1826 oder in den ersten 15 Monathen 573 L. 1 sh. oder 5,730 fl. 30 kr. C. M. reinen Nutzen getragen, obgleich die meisten Reisenden nur von Stockton nach Darlington, 12 englische oder 2 ½ österreichische Meilen weit fahren. Die dortige Unternehmungsgesellschaft hat die Verführung von Reisenden Jedermann überlassen, welcher derselben für diese Berechtigung 3 pence (7 ½ kr. C. M.) für die englische Meile (848 Wiener-Klafter) oder 35 ½ kr. C. M. für die österreichische Meile bezahlt; die Eigenthümer der Kutschen und Pferde fordern nun von jedem Reisenden, der einen Platz im Innern des Wagens hat, 1 pence pr. engl. Meile, oder beynahe 12 kr. C. M. für die österreichische Meile und von jenen, welche außerhalb dem Wagen auf einem unbedeckten Platze sitzen, die Hälfte oder 6 kr. C. M. für die österreichische Meile. Man müßte sonach auf unserer Bahn im Vergleiche der englischen Preise beyläufig den dritten Theil oder 4 kr. für einen Platz im Innern des Wagens und 2 kr. für einen unbedeckten Platz von jedem Reisenden pr. österreichische Meile fordern, welches für den 17 Meilen langen Weg auf der Eisenbahn zwischen Budweis und Linz im ersteren Falle 1 fl. 8 kr. und im

holz-Schwemmanstalt im Jahre 1828 für den Transport einer Klafter dreyschuhigen harten Brennholzes von der Ausmündung der Enns in die Donau (gegenüber von Mauthausen) bis an die Lände in Wien gestellt 5 fl. 30 kr. W. W. und für eine Klafter dreyschuhiges weiches Holz 4 fl. 30 kr. W. W., worunter jedoch die Wiener-Kosten nicht begriffen sind.

zweyten Falle 34 kr. C. M. für einen Reisenden betragen würde. Ich glaube, es sey donn nicht zu zweifeln, daß bey dieser äußerst wohlfeilen Beförderungsart, vorzüglich wenn man hier wie in England zwey deutsche Meilen in der Stunde zurückiegen wollte, eine nicht unbedeutende Anzahl Personen die Eisenbahn bereisen werde. Wie groß die Anzahl dieser Personen in einem Jahre seyn werde, ist wirklich unmöglich zu bestimmen. Die Population von Stockton und Darlington ist nicht größer, als jene von Linz und Budweis ausgewiesen wurde *), und zwischen den ersten zwey Städten sind während den ersten fünfzehn Monathen nach der Eröffnung der Bahn über 40,000 Menschen befördert worden! — Hierin wird der Unterschied in der Lebhaftigkeit des Verkehres zwischen England und unsern Gegenden am allerauffallendsten erscheinen, und ich glaube dermahlen wohl nicht mehr als beyläufig 5000 Reisende jährlich, die überdieß meistens nur 34 kr. für die ganze Reise zahlen werden, annehmen zu können; der reine Gewinn, welcher hieraus für die Unternehmung entsteht, wenn sie ganz hergestellt ist, wird deßhalb von mir nur zu 1000 fl. C. M., und wenn sie zur Hälfte beendigt ist, nur zu 400 fl. C. M. jährlich angeschlagen, um hierin so wie überall, vollkommen sicher zu gehen.

III. Frachtkosten, Unterhaltungs- und Regiekosten auf der hergestellten Bahn.

§. 22. In meiner Abhandlung vom Jahre 1824 ist Seite 109 und 110 folgende Berechnung der Revenüen der Bahn zwischen Budweis und Mauthausen enthalten:

1. Das Frachtquontum wurde jährlich zu 458,586 Centner, wie es domahls bloß für Salz und Kaufmannsgüter ausgewiesen war, und der Frachtlohn auf der Chaussée zu 32 2/3 kr. C. M. per Centner, wie er im Jahre 1822 bestanden hat, angenommen; dieses gibt für die Fracht, wenn sie ganz auf der Chaussée ginge, eine Summe von . 249,674 fl. 36 kr. C. M.

Die Frachtkosten auf der Bahn wurden mit einem Achttheil der Chaussée-Frachtkosten angenommen oder jährlich mit . . . . 31,209 fl.

2. Die Conversationskosten der Bahn (deren Herstellung damahls auf Eine Million Gulden C. M. berechnet war), dann die Regie- und anderen Kosten wurden jährlich angenommen mit . . . . 35,240 fl. —

sonach die jährliche Auslage mit 66,449 fl. —

woraus nunmehr folgt, daß die Verführung eines Centners mit 4 $^{83}/_{1000}$ kr. oder dem Achttheil d. h. 12 ½ Procenten der Chausséefrachtkosten, und wenn man die Conservations- und Regiekosten dazu rechnet, die Verführung eines Centners auf der Bahn mit 8 $^{693}/_{1000}$ kr. C. M. oder beynahe 27 Procent der Chausséefrachtkosten berechnet wurde. Dagegen erscheint in dem Berichte, welcher der Wiener-Zeitung vom 3. Februar l. J. beygelegen ist (und ohne meiner Mitwirkung verfaßt wurde) folgende Berechnung für die hergestellte Bahn von Mauthausen bis Budweis:

1. Die Brutto-Einnahme für den Centner Fracht, welche der Eisenbahn gezahlt wird, ist mit 30 kr. C. M. und für das angenommene Quantum von 450,000 Centnern berechnet worden mit . . . 225,000 fl.
Hieraus folgt, daß die Chausséefrachtkosten für dasselbe Quantum mit 236,842 fl., oder mit 31 $^{579}/_{1000}$ kr. per Centner angenommen wurden, indem die von der Eisenbahn nachzulassenden 5 Procente sodann 11,842 fl. betragen, nach deren Subtrahirung wir die Brutto-Einnahme der Eisenbahn mit 225,000 fl. erhalten.

*) Die Population der k. Kreisstadt Budweis bestund laut der Conscription vom Jahre 1827 in 6847 Köpfen an Einheimischen, der dermahlige Militärstand beträgt 1032 Köpfe; und sammt den Fremden kann man die Population auf mehr als 8000 Seelen anschlagen (Ausweis vom löbl. Budweiser Magistrate vom 7. Jänner 1829).

Die Bevölkerung der Hauptstadt Linz beträgt nach dem Conscriptions-Elaborate vom Jahre 1827 an Einheimischen 21,767, und an fremden Personen aus andern Bezirken und Ländern gegen 1000; in den zum Kriegs-Commissariats-Bezirke Linz gehörigen Landpfarren sind 3600 Einwohner vorhanden. (Kreisämtliche Zuschrift vom 4. August 1827, Nr. 10,801.)

2. Die Frachtkosten auf der Bahn, (ohne dem Capitale für die Anschaffung der Eisenbahnwägen) sind mit 9 ½ kr. per Centner, oder mit 71,250 fl. C. M. für das ganze Quantum, und sammt sämmtlichen Conservations- und Regiekosten berechnet worden, mit . . . . 127,250 fl.

wornach das reine Erträgniß für die Benützung der ganzen Bahn angeschlagen wurde mit . . 97,750 fl. C. M. oder mit beynahe 5 ½ Procent der angenommenen ganzen Bausumme von 1,800,000 fl. C. M.

Aus dieser Rechnung folgt nun:

1. Daß die eigentlichen Frachtkosten auf der Bahn (ohne dem Capitale für die Anschaffung der Bahnwägen) die mit 71,250 fl. berechnet wurden, von dem Chaussée-Frachtlohne per 236,842 fl. dreyßig Procente, und wenn man das Capital der Wägen hinzurechnet, wenigstens 33 ⅓ Procente betragen sollen;

2. daß die Frachtkosten, Conservations- und Regiekosten auf der Bahn, die mit 127,250 fl. berechnet wurden, von dem Chaussée-Frachtlohne per 236,842 fl. beynahe vier und fünfzig Procente (oder 16 966/1000 kr. per Centner) betragen sollen; es sind daher in diesem Berichte die Auslagen beynahe doppelt so hoch, als in meiner Abhandlung vom Jahre 1824, welche der Ausführung der Unternehmung zum Grunde lag, angerechnet worden. Demungeachtet hat sich bey dieser mit aller möglichen Vorsicht verfaßten Berechnung, wobey nebst der Salzfracht nur der kleinste Theil der gegenwärtig auf der Chaussée verführten Güter für die Bahn in Anschlag genommen wurde, eine Verzinsung des mit 1,800,000 fl. C. M. angegebenen Unternehmungsfondes mit beynahe 5 ½ Procent ergeben, es zeigt sich daher, daß die Unternehmung selbst im allerungünstigsten Falle (so wie sie nur ganz hergestellt ist,) die landesüblichen Procente tragen werde, und daß sonach bey vermehrtem Verkehre die Zinsen immer größer, nie aber kleiner werden können.

Ich glaube, es lag in der weisen Vorsicht und Klugheit derjenigen, welche an die Spitze der Unternehmung gestellt sind, daß sie die Berechnung der Bahnerträgnisse bloß auf die strengsten Annahmen stützten; allein es dürfte eben so mir, als dem ersten Gründer der Unternehmung zukommen, die größeren Vortheile, welche die Bahn gewähren wird, gegenwärtig wieder darzuthun, nachdem seit Erscheinen meines Werkes vom Jahre 1824 die commerziellen Verhältnisse der Unternehmung, wie es in dem vorhergehenden Abschnitte auseinandergesetzt wurde, sich wesentlich geändert haben. Dieses wird um so mehr erfordert, als der genannte Bericht vom 30. Jänner d. J. der Wiener-Zeitung beygelegt, folglich mit der größten Öffentlichkeit publicirt wurde und die hierin enthaltene Berechnung der Frachtkosten auf der Eisenbahn, wenn sie richtig wäre, in der That Jedermann im In- und Auslande abschrecken müßte, eine Eisenbahn zu unternehmen! —

Ich habe bereits in der Einleitung zu diesem Berichte erwähnt, daß ich hierin meine persönliche Meinung nirgends als Belege anführen, sondern mich auf die Thatsachen und bewährten Meinungen Anderer, die wieder sämmtlich aus der neuesten Zeit, und daher seit der Erscheinung meiner Abhandlung vom 1. October 1824 entlehnt sind, zu stützen gesonnen sey; ich will daher auch nur auf diese Weise den Anschlag für die Frachtkosten, die Conservations- und Regiekosten auf der Bahn commentiren.

I. Der berühmte englische Mechaniker Tredgold, welchem alle in England ausgeführten Eisenbahnen und ihre durch vieljährigen Erfolg bewährten Leistungen besser als jedem andern bekannt sind, gibt in seiner im Jahre 1825 in London erschienenen Abhandlung die Frachtkosten auf einer Eisenbahn mit Einschluß des Capitals und Reparaturs-betrags der Wägen, wenn Pferde auf der Bahn gebraucht werden (für österreichisches Maß und Gewicht reducirt) per Wiener-Centner und die österreichische Meile zu 392/1000 kr. C. M. bey einer horizontalen Bahn an *), wobey vorausgesetzt ist, daß die tägliche Unterhaltung eines Pferdes und Kutschers 2 fl. 15 kr. C. M. kostet. Da dieß in der Gegend der Eisenbahn höchstens 1 fl. 12 kr. C. M. kostet, da ferner der Betrag, welcher für den Wagen ent-

*) A practical treatise on Rail-Roads and carriages, shewing the principles of estimating their strength, proportions, expense and annual produce, and the conditions, which render them effective, economical and durable; with the theory, effect and expense of steam carriages, stationary engines and gas machines, by Thomas Tredgold, Civil engineer. London 1825.

„ Seite 150 werden die Frachtkosten auf einer horizontalen Eisenbahn bey Verwendung der Pferdekraft für die englische Tonne (1810 Wiener-Pfunde) und die englische Meile (848 Wiener-Klafter) angegeben mit . 2,0 farthings
hiezu die Anschaffungs- und Reparaturskosten des Wagens mit . . . . 0,4 „

gibt zusammen . . 2,4 farthings

und da 1 farthing der 48. Theil von 1 shilling oder von 30 kr. C. M. ist, so betragen die Frachtkosten für den Wiener Centner und die österreichische Meile 0,392 kr. C. M.; die Kosten eines Pferdes sammt Kutschers nimmt Tredgold täglich zu 216 farthings, oder zu 2 fl. 15 kr. C. M. an.

fällt, hier auch geringer als in England ist, so könnte man die obigen Kosten für unsere Gegend höchstens mit der Hälfte, sonach für die 17 Meilen lange Bahn von Mauthausen bis Budweis höchstens mit 3 323/1000 oder mit zehn und ein halb Procent des Chaussée-Frachtlohnes von 31 579/1000 kr. per Centner berechnen, wenn unsere Bahn horizontal geführt wäre. Beynahe dasselbe Resultat ergibt sich aus der Berechnung des im Fache der Eisenbahnen rühmlichst bekannten Ingenieurs Wood *).

II. Navier führt in seiner, am 1. May 1826 in Paris bekannt gemachten Schrift über die Anlage einer Eisenbahn zwischen Paris und Havre an, daß eine Unternehmungsgesellschaft, deren Mitglieder die ersten Banquiers von Paris sind, der französischen Regierung den Antrag gemacht habe, auf eigene Kosten diese Eisenbahn in der Länge von 29 österreichischen Meilen gegen dem herzustellen, daß sie ermächtigt werde, einen Frachttarif von 1 427/1000 kr. C. M. für den Wiener-Centner und die österreichische Meile von jenen Handelsgütern, welche von Havre bahnaufwärts nach Paris und unter gleichen Umständen 1 20/1000 kr. C. M. von jenen Gütern, welche bahnabwärts von Paris nach Havre gehen, zu erheben **).

Die Kosten dieser Eisenbahn von 29 öster. Meilen Länge mit doppelten Geleisen für die hin- und zurückgehenden Güter, mit massiven schmiedeisernen Schienen werden ohne dem fundus instructus und den während dem Baue ablaufenden Zinsen zu 26 Millionen Franken, angeschlagen, wobey zu bemerken ist, daß diese Bahn über 6 Bergrücken geführt wird, deren jeder 80 bis 100 metres oder 42 bis 52 Wiener-Klafter Höhe hat, und daß außerdem die ganze Bahn eine Steigung erhält, daß sonach die Höhen, welche diese Bahn im Ganzen übersetzt, weit bedeutender sind, als die Gebirgshöhe zwischen der Moldau und Donau. Navier berechnet die Frachtkosten (ohne Unterhaltungs- und Regiekosten) auf der Eisenbahn von Havre nach Paris, im Falle Pferde gebraucht würden, für die ganze Länge von 29 österreichischen Meilen und für 1 Tonne Gewicht mit 14 67/100 Franken (per Wiener-Centner und österreichische Meile mit 680/1000 kr.) und die Frachtkosten von Paris bahnabwärts bis Havre mit 8 25/100 Franken (382/1000 kr. per W. Centner und Meile) wobey zu bemerken kömmt, daß der dermahlige Frachtlohn auf der Chaussée mit dem gewöhnlichen Fuhrwerke (roulage ordinaire) von Havre nach Paris für die Tonne mit 90 Franken ***) bezahlt wird; es sind daher die wirklichen Frachtkosten auf dieser Eisenbahn inclusive der Beträge für die Wägen, jedoch ohne Unterhaltungs- und Regiekosten per Tonne mit 14 67/100 Franken oder mit 16 3/10 Procenten von dem, mit 90 Franken bezahlten Chausséefrachtlohne angeschlagen.

Hieraus folgt nun weiter, daß der Weg von 17 Meilen auf der Bahn von Mauthausen bis Budweis mit 17 mahl 680/1000 oder mit 11 560/1000 kr., und von Budweis nach Mauthausen mit 17 mahl 382/1000 kr., oder mit 6 493/1000 kr. in der Voraussetzung berechnet werden müßte, wenn die Unterhaltung eines Pferdes sammt Kutscher täglich auf 6 Franken zu stehen käme ****). Da dieß jedoch in der Gegend der Eisenbahn höchstens 3 Franken täglich kostet, so wären die Frachtkosten von Mauthausen bis Budweis beyläufig mit 6 kr., und von Budweis bis Mauthausen beyläufig mit 3 1/3 kr. zu berechnen.

Es folgt aber noch weiter, daß die Unternehmungsgesellschaft dieser Bahn, indem sie höchstens 30 8/10 Franken für die Tonne von Havre nach Paris an Frachtlohn erheben will, sich eigentlich angebothen habe, von dem mit 90 Franken

*) A practical treatise on Rail-roads and interior communication in general, by Nicholas Wood. London 1825. Seite 236.

**) De l'etablissement d'un chemin de fer entre Paris et le Havre, par M. Navier, ingénieur en chef des ponts et chaussées, membre de l'institut. Paris, Mai 1826.

Seite 1. Die Soumission, welche die Unternehmungsgesellschaft dem französischen Gouvernement überreicht hat, enthält das Angeboth für den Gütertransport auf der Eisenbahn, höchstens 14 Centimes für die Tonne, und die Entfernung von 1 Kilometer in der Richtung von Havre nach Paris, und 10 Centimes von den Gütern, die von Paris nach Havre gehen, zu erheben. Die Länge dieser Eisenbahn, welche doppelt und mit massiven Schienen angelegt wird, beträgt 220 Kilometres, und kostet ohne fundus instructus und ohne den während der Bauführung ablaufenden Capitalszinsen 26,000,000 Franken, folglich die österreichische Meile 358,620 fl. C. M.

***) Navier Seite 27 sagt: In dem Berichte, welcher von der Pariser Handelskammer an die Regierung hinsichtlich des obigen Antrages zur Ausführung der Eisenbahn zwischen Paris und Havre erstattet wurde, wird der dermahlige Chaussée-Frachtpreis einer Tonne bey gewöhnlichem Fuhrwerke (roulage ordinaire) zu 90 Franken, und bey beschleunigtem Fuhrwerke (roulage accéléré) zu 120 Franken angegeben, woraus nun folgt, daß der dermahlige Landfrachtlohn auf dieser Straße per Centner und Meile bey gewöhnlichem Fuhrwerke 4 619/1000 kr., und bey beschleunigtem Fuhrwerke 6 157/1000 kr. C. M. betrage. Eben daselbst wird der Frachtlohn mit gewöhnlichen Dampfschiffen von Havre nach Paris zu 55 bis 57 1/2 Franken für die Tonne, also 37 1/2 Procente wohlfeiler als die Fracht mit ordinärem Fuhrwerke angegeben.

****) Navier berechnet (Seite 22) den Preis eines Arbeitstages für ein Pferd auf folgende Art:

Von dem Ankaufspreise eines Pferdes per 1000 Franken betragen die jährlichen Interessen, die Werthsverminderung und

dermahlen bezahlten Chaussée-Frachtlohne beyläufig nur den dritten Theil als Frachtlohn zu erheben und zwey Drittheile dem Publicum nachzulassen. Da nun in dem obengenannten Berichte vom 30. Jänner l. J. angegeben wird, daß auf unserer Bahn der wirkliche Frachtlohn den dritten Theil und sammt den andern Auslagen mehr als die Hälfte des Chaussée-Frachtlohnes betrage, so ist hiedurch der grelle Widerspruch nur zu sehr dargethan; denn wenn auf unserer Bahn der bloße Frachtlohn ohne Conservations- und Regiekosten ein Drittheil des Chaussée-frachtlohnes beträgt, wie kann man in Frankreich um den dritten Theil des Chaussée-Frachtlohnes fahren, und noch die Verzinsung für 26,000,000 Franken finden wollen?

Die französischen Ingenieure und die Kaufleute, welche der Regierung den Antrag zur Ausführung dieser Bahn machten, haben die Sache gewiß wohl überlegt, berechnet, und den Frachttarif so gestellt, daß sie noch hinreichende Zinsen für das Unternehmungs-Capital von 26 Millionen Franken erhalten! — — Doch man wird mir vielleicht antworten, daß diese Bahn in Frankreich noch nicht ausgeführt sey, worauf ich nun weiters bemerke:

III. daß die Eisenbahn von St. Etienne nach Lyon, wovon Seite 5 erwähnt wurde, dermahlen bereits mehr als zur Hälfte ausgeführt ist, indem am 31. März 1828 schon 4,000,000 Franken von den Actionärs laut dem erschienenen gedruckten Berichte eingezahlt waren, und seitdem noch eine Million eingezahlt und verwendet wurde. Nach den bekannt gemachten Berechnungen beträgt der dortige Frachtlohn auf der Chaussée per Wiener-Centner und österreichische Meile . . . . 4 76/1000 kr. *).

der Frachtlohn auf dem Canale von Givors, neben welchem die Eisenbahn geht, für Kaufmannsgüter per Wiener-Centner und österreichische Meile . . . . 3 125/1000 kr.

der Frachtlohn für Steinkohlen auf demselben Canale per Wiener-Centner und österreichische Meile 2 87/1000 kr.

der Frachtlohn, welchen die Gesellschaft der Eisenbahn bahnaufwärts oder bahnabwärts höchstens zu erheben berechtiget ist, per Wiener-Centner und österreichische Meile . . . . . . 1 kr. C. M.

Bey dieser Eisenbahn von beynahe 8 österreichischen Meilen Länge sollen jährlich 170,000 Tonnen bahnabwärts und 80,000 Tonnen bahnaufwärts über das 191 Wiener-Klafter hohe Gebirge (mit Verwendung von 35 Dampfwägen) verführt werden, und dennoch berechnen die Unternehmer die Frachtkosten auf der Bahn sammt Wägen, Conservations-, Regie- und allen anderen Auslagen, per Wiener-Centner und österreichische Meile im Durchschnitte bloß zu 313/1000 kr. **), welches für den 17 Meilen langen Weg von Budweis bis Mauthausen bloß 5 313/1000 kr. per Centner gibt.

Diese Verminderung der Frachtkosten gegen die früheren Angaben rührt von der vortheilhafteren Verwendung der Dampfwägen gegen die Pferdekraft her, und es folgt nunmehr aus diesen Daten, daß die Frachtkosten auf der Lyoner Bahn inclusive aller andern Kosten oder die berechneten 313/1000 kr. von den Chaussée-Frachtkosten per 4 76/1000 kr. bloß den dreyzehnten Theil betragen und weiters, daß der höchste Frachtlohn von einem kr. C. M. per Centner und Meile, welchen die Gesellschaft bahnaufwärts oder bahnabwärts zu erheben berechtiget ist, bloß den vierten Theil der Chaussée-Frachtkosten beträgt. Wenn es nun wahr wäre, wie in dem genannten Berichte vom 30. Jänner vorkömmt, daß die wirklichen Frachtkosten auf einer Eisenbahn ohne Unterhaltungs- und Regiekosten ein Drittheil der Chaussée-Frachtkosten betragen, wie können die Unternehmer der Lyoner Eisenbahn um den vierten Theil der Chaussée-

die Gefahr eines Verlustes des Pferdes den vierten Theil oder .	250	Franken
Futter, Beschläge, Krankheiten und Geschirre jährlich . . .	1000	»
der Kutscher, wenn er zwey Pferde bedient, für eines davon . .	450	»
zusammen .	1700	»
hiezu der jährliche Gewinn des Pächters, welcher die Pferde liefert .	170	»
gibt im Ganzen .	1870	Franken

diese Summe durch 312 wirkliche Arbeitstage dividirt, gibt 6 Franken täglich.

*) In der Seite 4 genannten Introduction par M. Girard wird Seite C X IV gesagt, daß der dermahlige Frachtpreis auf den französischen Straßen mit gewöhnlichem Fuhrwerke (roulage ordinaire) im Durchschnitte 40 centimes für die Tonne und den Kilometer betrage, welches per Wiener-Centner und österreichische Meile 4 76/1000 kr. gibt.

**) Compte rendu aux actionaires du chemin de fer de St. Etienne à Lyon par MM. Seguin frères et Edouard Biot, Gérants, Paris 1826.

Pag. 11. Der Frachttarif des Canales von Givors ist 30 centimes für die Tonne und den Kilometer bey Handelsgütern, und 20,04 centimes für die Tonne und den Kilometer bey Steinkohlen.

Pag. 45. Die Frachtkosten, Unterhaltungs- und Regie-Kosten betragen von den jährlich über die ganze Länge der Bahn zu verführenden 250,000 Tonnen, für eine Tonne und 1 Kilometer 3,01 centimes oder 313/1000 kr. per Centner und Meile.

Frachtkosten fahren und noch 10,000,000 Franken verwenden, wovon mehr als die Hälfte bereits eingezahlt und auf den Bau verwendet ist. Wie konnte es geschehen, daß sich ein Verein der ausgezeichnetesten Männer und größten Capitalisten bereits 3 Jahre mit dieser Unternehmung in Frankreich beschäftigt und noch Niemand bisher entdeckt hat, die Berechnungen der Gesellschaft seyen unrichtig? —

Doch man wird mir vielleicht wieder einwenden, daß auch diese Gesellschaft sich irren könne, indem die Bahn noch nicht ganz ausgeführt und benützt wird, und nun erwiedre ich:

IV. Daß bereits zu Anfang des Jahres 1827 der Bau einer ganz auf gleiche Art ausgeführten Eisenbahn von St. Etienne nach Andrezieux die mit der vorgenannten in Verbindung steht, und beyläufig 11,600 Wiener-Klafter Länge hat, um die Summe von 1,600,000 Franken beendigt wurde; auf dieser Bahn wird bloß mit Pferden gefahren, das reine jährliche Einkommen beträgt schon dermahlen 200,000 Franken und die Actien wurden schon im ersten Jahre ihrer Benützung, nähmlich im December 1827 mit fünf und zwanzig Procent Agio verkauft *). Wenn nun diese Unternehmung, bey welcher die österreichische Meile 220,630 fl. C. M. kostete, doch trotz den niedrigen Frachttarifen ihren Theilnehmern so großen Nutzen bringt, daß man sich entschloß, in Verbindung mit derselben eine zweyte 8 österreichische Meilen lange Bahn von St. Etienne nach Lyon herzustellen und gegenwärtig wieder eine dritte hiermit vereinigte 10 $^{1}/_{2}$ österreichische Meilen lange Bahn von Andrezieux nach Roanne entlängst der Loire und zwar größten Theils von den Actionären der ersten Bahn erbaut wird **), wie sollte man nunmehr an der Richtigkeit der Berechnungen der Lyoner Bahnunternehmer zweifeln und nicht auch zugleich überzeugt seyn, daß jene Angabe, nach welcher bey unserer Bahn die Frachtkosten auf den dritten Theil der Chaussée-Frachtkosten oder mit Einschluß der Unterhaltungs- und Regie-Kosten auf mehr als die Hälfte der Chaussée-Frachtkosten gesetzt wurden, viel zu hoch bemessen sey!

Wer würde denn eine Eisenbahn anlegen wollen, wenn es wahr wäre, daß die Frachtlöhne auf derselben so hoch zu stehen kommen? Wir lesen fortwährend von Bahnen, die in England, in Frankreich, und in Amerika hergestellt werden, und von welchen die Unternehmer sowohl als das Publicum die größten Vortheile theils schon erhalten haben, theils noch erwarten — was ließe sich aber hoffen, wenn die eigentlichen Frachtkosten ohne Rücksicht der Menge der verführten Güter den dritten Theil der Chaussée-Frachtkosten betrügen?

Aus allen diesem erhellet, daß die Annahmen für die Frachtkosten auf der Bahn, welche in dem Berichte vom 30. Jänner vorkommen, viel zu hoch seyen, und durch die Erfahrung keiner Bahn gerechtfertiget werden können, und daß im Gegentheile die Frachtkosten auf der Bahn, welche in den früheren Bilanzen mit dem achten Theile der Chaussée-Frachtkosten angeschlagen wurden, in der That nicht höher zu nehmen seyen. Um jedoch alle Zweifel zu beseitigen, und mich ganz von dem Vorwurfe zu befreyen, als sey die gegenwärtige Rechnung zu günstig verfaßt, so will ich ohne übrigens dieses als meine Meinung von den Leistungen unserer Bahn anzuerkennen, die eigentlichen Frachtkosten auf der Bahn, d. h. die Frachtkosten für Pferde, Kutscher und Wägen sammt Auf- und Abladen mit dem vierten Theile der Chaussée-Frachtkosten anschlagen d. h. voraussetzen, daß der Transport, welcher laut dem Berichte vom 30. Jänner mit 31 $^{579}/_{1000}$ kr. per Centner angenommen wurde, auf der Bahn den vierten Theil oder 7 $^{895}/_{1000}$ kr. per Centner, wofür wir in runder Zahl 8 kr. annehmen wollen, zu verführen kostet. Da dieses in der Voraussetzung berechnet ist, daß die leeren Wägen, wie es auch jetzt auf der Chaussée der Fall ist, wenn sie Salz nach Budweis auf der Bahn zuführten, von denselben Pferden (ohne weitern Auslagen) zurückgeführt werden, so nehme ich weiters an, daß im Falle eine Rückladung von Budweis vorhanden sey, die Frachtkosten sich auf 11 kr. C. M. erhöhen, wornach also der Centner Rückladung für sich allein mit 3 kr. C. M. zu berechnen ist.

Auf ähnliche Weise kann man den Transport eines Centners von Leopoldschlag bis Budweis sammt Auf- und Abladen und dem Betrage für den Wagen mit höchstens 3 kr. C. M., und wenn eine Rückladung vorhanden ist, mit höchstens 5 kr. C. M. annehmen, wornach also der Centner Rückladung auf 2 kr. C. M. berechnet wird.

*) Siehe Rapports du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, à l'assemblée générale des actionaires, du 20. Décembre 1827. Paris 1828. Seite 17.

**) Mémoire sur le chemin de fer de la Loire, d'Andreziaux à Roanne par MM. Melles et Henry, concessionnaires de l'entreprise. Paris, Juillet 1828. — Die Herstellungskosten dieser Bahn von 80,000 metres oder 10 $^{1}/_{2}$ öster. Meilen Länge mit massiven schmiedeisernen Schienen werden Pag. 25 zu 6,830,560 Franken, wenn die Bahn ein einfaches Geleise erhält, und zu 9,030,560 Franken, wenn sie ein doppeltes Geleise erhält, ohne den während der Bauführung ablaufenden Zinsen berechnet.

Endlich nehme ich auf gleiche Weise an, daß der Centner von Lest bis Budweis zu verführen, an Frachtkosten auf der Bahn sammt Auf- und Abladen und dem Betrage für den Wagen 5 kr. C. M. und wenn ein Centner Rückladung vorhanden ist, 7 1/2 kr. C. M. kostet, wornach also die Rückladung auf 2 1/2 kr. C. M. pr. Centner ausfällt. Auf diese Weise nehme ich daher statt den Frachtkosten, welche im Berichte vom 30. Jänner mit 3 1/2, 5 1/2 und 9 1/2 kr. angegeben, und außerdem die Abnützung der Eisenbahnwägen mit 12 1/2 Procent ihres Anschaffungspreises berechnet ist, die Zahlen 3, 5 und 8 kr. pr. Centner Frachtlohn an, worunter jedoch das Capital für die Eisenbahnwägen schon enthalten ist. Ich bin überzeugt, daß Jedermann, welcher das vorhergehende gelesen und geprüft hat, diese Annahme für so hoch erkennen wird, daß sie vollkommen beruhigen könne, und mir bleibt daher nur noch zu bemerken, daß dieselbe in runden Zahlen mit Rücksicht auf die Localverhältnisse so gestellt wurde, da eine mathematische Berechnung für die Längen der Bahn und ihre Steigungen etwas abweichende Resultate von diesen Angaben liefert.

§. 23. Wir kommen nun zu jenen Kosten, welche jährlich durch die allgemeine Abnützung gewisser Theile der Bahn, durch die Unterhaltung und Bewachung derselben und durch die Beamten (die Regie) veranlaßt werden. Auch diese Kosten sind in dem Berichte vom 30. Jänner 1829 viel zu groß angegeben; sie sollen nähmlich betragen:

An jährlichem Erneuerungsbetrag der Schmiedeisenschienen . .	5	pCt.	des ursprünglichen Anlags-Capitales
„ „ „ Holzbahn	16 2/3	„	
„ „ „ hölzernen Brücken	10	„	
„ „ Mauerwerk bey Brücken und Durchlässen	2	„	
„ „ „ Eisenbahnwägen	12 1/2	„	

folglich bey der Bahn von Budweis bis Mauthausen jährlich	34,000 fl. C. M.
hierzu Unterhaltung und Bewachung der Bahn	12,000 „ „
und endlich die Regiekosten	10,000 „ „
demnach zusammen jährlich für die ganze Bahn	56,000 fl. C. M.

Alle diese Posten sind sämmtlich zu hoch angeschlagen und man braucht wahrlich kein Techniker zu seyn, um es bey mehreren derselben sogleich auf den ersten Blick zu erkennen. Am auffallendsten ist hier die Abnützung der schmiedeisernen Schienen mit jährlich fünf Procent berechnet worden, d. h. nachdem sämmtliche Schienen auf der ganzen Bahn gegen 160,000 fl. C. M. kosten, so würde die jährliche Abnützung 8,000 fl. C. M. betragen, oder es müßten mehr als Ein Tausend Centner Eisen an den Schienen jährlich abgenützt oder abgeschliffen oder auch durch den Rost verzehrt werden, und in zwanzig Jahren müßten sämmtliche 16,000 Centner Schienen durch den natürlichen Gebrauch auf der Bahn verschwunden seyn (!!). Wer wird eine solche Annahme als richtig anerkennen wollen? — Zur völligen Widerlegung derselben bleibt mir nur übrig, eine erprobte Erfahrung anzuführen, und diese diethet sich glücklicher Weise bey den Eisenbahnen dar, welche durch den verdienstvollen Herrn Gubernialrath Sybold bereits zu Anfang des Jahres 1815 in Eisenärzt in Steyermark ausgeführt wurden *). Nachdem diese Eisenbahnen zwölf Jahre ununterbrochen benützt und auf einer derselben, nähm-

*) Dem k. k. Herrn Gubernialrathe, steyermärkisch-österreichischen Eisenwerks-Director und Ritter des Leopold-Ordens, Herrn Joseph Fort. Sybold gebührt das Verdienst, der Erste die Eisenbahnen in Österreich in größerer Länge ausgeführt zu haben. Derselbe hat nähmlich schon im Jahre 1809 bey den hohen Behörden den Vorschlag gemacht, die Förderung der Eisensteine vom Erzberge in Steyermark mit Verwendung von Eisenbahnen einzuleiten; es wurde noch in demselben Jahre die hiezu nöthige geometrische Aufnahme und Nivellirung vorgenommen, und zu Ende des Jahres 1810 der Bau selbst begonnen. An der Aufsicht und Mitwirkung bey diesem Baue haben mehrere durch ihre Verdienste ausgezeichnete Männer Theil genommen, deren Nahmen ich zum Beweise meiner Verehrung hier anzuführen so frey bin, nähmlich: Herr Ignaz Ritter von Pantz, dermahliger Fürst Auerspergischer Eisenwerks-Director in Krain; Herr Joseph Boraner, k. k. hauptgewerkschaftlicher Bergverwalter; Herr Franz Ritter von Ferro, wirklicher Hofsecretär der k. k. allgemeinen Hofkammer; Herr Rudolph Hirsch, k. k. Bergverwalter und Markscheider zu Agordo in Italien, und Herr Schichtmeister und Markscheider Johann Szlowik. — Die Bahnen in Eisenärzt bestehen in schmiedeisernen Schienen, die auf einem hölzernen Rahmen aufgenagelt sind. Die Breite der fichtenen Holzunterlagen dieses Rahmens beträgt 4 bis 5, ihre Höhe aber nur 3 Wiener-Zolle. Die schmiedeisernen Schienen sind 1 1/2 Zoll breit, 3/8 Zoll dick, und hatten Anfangs 8 bis 10 Fuß Länge, dermahlen werden aber auf den neuen Bahnen 3 Klafter lange Schienen verwendet; die Geleisweite im Lichten der zwey Bahnschienen ist 31 1/2 Wiener-Zoll. — Die Gesammtlänge dieser Bahnen, die noch immer erweitert werden, beträgt schon seit einigen Jahren 973 Klafter unterirdische und 1975 Klafter sogenannte Tagläufe, zusammen daher 2948 Klafter und der Vortheil, welcher durch die Einführung derselben erreicht worden ist, wird von Jedermann als sehr bedeutend anerkannt und bewundert. — Ich führe dieß deßhalb so umständlich an, weil es für die Geschichte der Eisenbahnen

lich im Syboldstollen nach dem zwölfjährigen Durchschnitte von 1815 bis inclusive 1826 jährlich 246,000 Centner, nach dem Durchschnitte der letzten vier Jahre aber, von 1823 bis inclusive 1826 jährlich 334,000 Centner Eisensteine verführt wurden und noch immer verführt werden, hat die k. k. Innerberger hauptgewerkschaftliche Direction mir auf mein Ansuchen unter dem 16. July 1827, Z. 2994 den ämtlichen Bescheid ertheilt, daß die geschmiedeten Schienen auf diesen Bahnen, welche beynahe dieselben Dimensionen, wie unsere Schienen haben, seit dem Jahre 1815 also „noch zwölf Gebrauchsjahren weder durch Rost, noch durch Abnützung „eine kaum bemerkbare Abnahme erlitten haben, weßhalb denn auch bey Erneuerung der Holzunterlagen jedesmahl wieder die alten Schienen verwendet wurden." Da nun bey unserer Bahn 2000 Centner solche Schienen von Eisenärzt angekauft worden sind, so ist es unbezweifelt, daß auch hier dieselben Resultate entstehen werden, daß man sonach eine Abnützung der Schienen mit 5 Procent jährlich, in keinem Falle annehmen könne.

Die Dauer der hölzernen Brücken bey der Bahn, welche sämmtlich auf steinernen Widerlagen ruhen, und entweder aus frey aufliegenden Tragbäumen oder aus einfachen Sprengwerken bestehen, ist in dem genannten Berichte auf zehn Jahre festgesetzt (da die jährlichen Erneuerungskosten derselben, die dem Reservefond zufallen, mit zehn Procent berechnet sind). Diese Annahme ist ebenfalls zu hoch, nachdem es bekannt ist, daß die Dauer einer solchen Brücke 20 bis 30 Jahre beträgt.

Die jährlichen Kosten der Beamten bey der Bahn von Budweis bis Mauthausen sind mit 10,000 fl. C. M. berechnet worden, und dieß nachdem gegenwärtig die Unterhaltung oder Conservation der Bahn seit zwey Jahren zum größten Vortheile der Unternehmung von Strecke zu Strecke verpachtet wurde, sonach eine weit mindere Anzahl Beamte nothwendig wird, als wenn die Unterhaltung der Bahn in eigener Regie geblieben wäre. Unter diesen Umständen können daher die Beamten höchstens mit 6000 bis 7000 fl. jährlich angenommen werden.

Die Unterhaltung und Bewachung der ganzen Bahn ist jährlich mit 12,000 fl. für die Länge von 17 Meilen, oder mit 700 fl. C. M., jährlich per niederöster. Meile angeschlagen worden. Da nun die Conservation der Brücken und Durchlässe, die Erneuerung der Holzbahn und Schienen, so wie die Beamten hierunter nicht begriffen, sondern besonders angeschlagen sind, so ist der Betrag von 700 fl. per Meile eigentlich nur für die Unterhaltung der Straße von 9 Fuß Breite, worauf die Eisenbahn ruht, angenommen worden. — Nachdem jedoch laut der hierüber mit aller Genauigkeit verfaßten ämtlichen Ausweise die Unterhaltung der k. k. Chausséen in Böhmen, die im Durchschnitte 30 Fuß Breite haben, mit Einschluß der Unterhaltung der Durchlässe und Brücken, dann mit den Kosten sämmtlicher bey den Straßen angestellten Beamten im Jahre 1827 per Meile bloß 1266 fl. C. M. und im gleichen Jahre in Oberösterreich 1387 fl. gekostet hat *), so erhellet, daß die

wichtig ist, alle jene Männer kennen zu lernen, denen Österreich diese wichtige Einführung eines Zweiges der neuern Mechanik zu verdanken hat.

*) Seit mehreren Jahren werden von den k. k. Provinzial-Straßenbau-Directionen Ausweise verfaßt, wie viel die Unterhaltung einer Meile Straße von 4000 Wiener-Klafter Länge jährlich betrage; unter diesen Kosten sind die Auslagen für die Straßenbau-Direction und sämmtliche bey den Straßen angestellte Beamte und zeitweilig oder tagweise verwendete Personen, die Auslagen für das Beschotterungs-Materiale und die Einräumung desselben, für die Unterhaltung aller Brücken, Canäle und andern zu den k. k. Straßen gehörigen Werke und alle andern Auslagen jeder Art begriffen, die in diesem Jahre dem k. k. Straßenfonde zufallen, mit bloßer Ausnahme jener Auslagen, welche die neue Herstellung einer Straße oder die Umbauung einer schon bestehenden Straße betreffen. Diese Ausweise haben für die letzten 4 Jahre folgende Resultate geliefert:

Jahr	Provinz	Gesammtlänge der k. k. Straßen		Unterhaltungskosten	
		in n. ö. Meilen	und Klaftern	im Ganzen in Conv. Gulden	jährlich per Meile in Gulden
1824	Böhmen	324	3022 3/6	392,201	1208
	Ob der Enns	51	3457	81,658	1574
	Salzburg	66	1283	118,047	1780
1825	Böhmen	329	2918 1/2	376,406	1142
	Ob der Enns	51	3457	79,019	1524
	Salzburg	66	1283	104,928	1582
1826	Böhmen	342	738	390,522	1141
	Ob der Enns und Salzburg	118	1093	154,415	1306
1827	Böhmen	350	565	443,111	1266
	Ob der Enns und Salzburg	119	785	165,311	1387

Die Breite dieser Straßen ist zwar sehr ungleich, kann aber im Durchschnitte mit fünf Wiener-Klafter angenommen werden.

Annahme von 700 fl. per Meile für die Conservation einer 9 Fuß breiten Straße, wenn hierunter die Brücken, Durchlässe und Beamten nicht begriffen sind, viel zu hoch bemessen sey.

Ähnliche Bemerkungen betreffen die andern Ausgaben, und Jedermann wird es daher als hinreichend anerkennen, wenn statt der im Berichte vom 30. Jänner l. J. für die ganze Bahn angegebenen 56,000 fl. C. M., jährlich bloß 40,000 fl. C. M. zur Bestreitung der Unterhaltungs- und Regie-Kosten, und des Reservefondes für die Erneuerungen bey der ganz hergestellten Bahn, angenommen werden. Auf gleiche Weise entfällt für die Bahn von Leſt bis Budweis, wofür in dem Berichte vom 30. Jänner, jährlich 36,667 fl. angenommen wurden, höchstens 26,000 fl. C. M. und für die jetzt hergestellte Bahn vom Scheidungspuncte bis Budweis, wofür 27,700 fl. jährlich angeschlagen sind, höchstens 20,000 fl. und alle diese Auslagen müssen bey zweckmäßiger Verwaltung noch weit niedriger ausfallen, und werden hier bloß, um allen Zweifeln zu begegnen, so hoch angesetzt *).

§. 24. Die §. 22 angegebenen Frachtkosten sind für den Fall berechnet, wenn auf unserer Eisenbahn, wie es ursprünglich angetragen war, Pferde zum Zuge verwendet würden. Als ich im Jahre 1822 zum ersten Mahle in England war, und die dortigen Eisenbahnen besuchte, fand ich nur sehr wenige Dampfwägen im Gebrauche, und zwar wurden auf der Herrn Brandling gehörigen, bey Leeds erbauten Gußeisenbahn zwey Dampfwägen verwendet, welche im Jahre 1811 von einem Herrn Blenkinsop daselbst ausgeführt worden sind **). Man hatte zu diesem Behufe an einer Seite der gußeisernen Bahnschienen Kämme angegossen, in welche das gezahnte Rad des Dampfwagens eingriff, und auf diese Weise sowohl den Dampfwagen, als auch 20 bis 30 angehängte Kohlenwägen fortbewegte. Außer dieser Bahn verwendete man damahls nur sehr wenige Dampfwägen zum allgemeinen Gebrauche, allein man war eben beschäftigt, an mehreren Orten Versuche über die Vervollkommnung dieser Maschinen zu machen. Aus dieser Ursache konnte ich bey dem Projecte unserer Eisenbahn im Jahre 1824 die Einführung der Dampfwägen noch nicht vorschlagen, nachdem ihr Gebrauch in England noch nicht allgemein angefangen hatte.

Bey meiner zweyten Bereisung Englands im Winter 1826—27 fand ich die Dampfwägen unendlich vervollkommnet und auf allen neuern Bahnen in Anwendung. Die Hetton Bahn bey Newcastle-upon-Tyne bedient sich zum Transporte von den Kohlenwerken über einen sehr hohen Berg bis zu dem Flusse Tyne bloß der Dampfwägen (Locomotives) und sieben andern festen Dampfmaschinen (stationary engines). Die Darlington Bahn, welche als das vollkommenste Werk im Fache der Eisenbahnen in und außer England angesehen wird, verrichtet den größten Theil des Kohlentransportes mit vier Dampfwägen, wovon ein jeder die Kraft von zehn Pferden hat. Alle andern Bahnen, welche in England und Frankreich dermahlen ausgeführt werden, sind für den Gebrauch von Dampfwägen berechnet, und zwar sollen auf der Eisenbahn von St. Etienne nach Lyon fünf und dreyßig Dampfwägen, ein jeder von 10 Pferdekräften und bey der Eisenbahn von Andrezieux

*) In meiner Abhandlung vom Jahre 1824 Seite 110, waren die jährlichen Unterhaltungskosten der Eisenbahn mit 2 ½ Procent des ganzen auf den Bau und den fundus instructus zu verwendenden Fonds von einer Million Gulden berechnet, oder mit . . . . 25,000 fl.
und für andere Auslagen noch außerdem angenommen wurden . . 10,240 »
zusammen 35,240 fl.
oder etwas mehr als 3 ½ Procent des Unternehmungsfondes von einer Million.

Seguin, Compte rendu aux actionnaires du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, Seite 34 ist für die Bahn jährlich angenommen:
Für Kosten der Bahnbewachung . . . 10,000 Franken
Für Kosten der Verwaltungs-Beamten . . 58,000 »
Für Reparaturen und Unterhaltung der Bahn . . 50,000 »
Zusammen 118,000 Franken
oder 1 31/100 Procente des Fondes von neun Millionen Franken, welcher für den Bau und fundus instructus (also ohne Inbegriff der während dem Baue ablaufenden Zinsen) verwendet wird. Das reine Erträgniß dieser Bahn wird zu 1,019,500 Franken im geringsten Falle angeschlagen, wovon sonach die Beamten bloß 5 2/3 Procente kosten.

**) Der erste Dampfwagen, welcher in England ausgeführt wurde, ist im Jahre 1806 von den Herren Vivian und Trevitick auf der Eisenbahn zu Merthyn-Tydvill in Wallis aufgestellt worden, hatte jedoch noch sehr viele Unvollkommenheiten; der Dampfwagen des Herrn Blenkinsop bey Leeds im Jahre 1811 war bereits sehr verbessert. Hierauf erhielten die Herren Chapmann und Brunton im Jahre 1812 und 1813 Patente für mehrere Verbesserungen, und man fand, daß die Dampfwägen auch ohne angegossenen Kämmen, wie es bey Leeds der Fall war, auf Bahnen verwendet werden können; inzwischen sind die vorzüglichsten Verbesserungen durch die Herren Stephenson und Dodd gemacht worden, die schon im Februar 1815 Patente erhielten, und sogleich im März 1815 einen verbesserten Dampfwagen auf der Eisenbahn bey Killingsworth aufstellten. Im Jahre 1825 wurden die Dampfwägen abermahl vom Herrn Wood verbessert, und auf der Eisenbahn in Wylam verwendet; gegenwärtig aber werden selbe auf jeder neuern Bahn gebraucht.

nach Roanne dreyßig solche Dampfwägen verwendet werden. Die Bahnen selbst haben gegenwärtig keine angegossenen Kämme mehr, wie die Bahn bey Leeds, sondern die Dampfwägen bewegen sich auf derselben durch den bloßen Widerstand der Reibung, welchen die Oberfläche der Räder an der Oberfläche der Schienen findet. Bereits in meinem Berichte vom December 1827 habe ich Seite 41 bis 44 die Gründe umständlich angeführt, aus welchen die Einführung der Dampfwägen bey unserer Bahn nicht bloß vortheilhaft, sondern nothwendig wird, wenn man anders von der gegenwärtig hergestellten halben Bahn möglichst große Erträgnisse ziehen will. Ich beziehe mich daher ganz auf diesen Bericht, finde es aber noch nothwendig, die detaillirte Berechnung der Frachtkosten, welche bey der Verwendung von Dampfwägen entstehen, vorzüglich aus der Ursache anzugeben, um zu zeigen, wie viel geringer diese Frachtkosten gegen jene Beträge ausfallen, welche in dem genannten Berichte vom 30. Jänner l. J. enthalten sind, und welche selbst von mir §. 22 bey der vorausgesetzten Verwendung der Pferdekräfte angenommen wurden.

Die Eisenbahn von St. Etienne nach Lyon kömmt mit der Bahn von Leopoldschlag nach Budweis sehr nahe überein, indem die Länge der französischen Bahn von Lyon bis zum Scheidungspuncte 28,092 Wiener-Klafter und die von Lyon bis dahin zu ersteigende Höhe 191 2/10 Wiener-Klafter beträgt *), während die Länge von Budweis bis zum Scheidungspuncte bey Leopoldschlag 32,800 Klafter und die zu ersteigende Höhe 173 Wiener-Klafter ist; die Steigung unserer Bahn ist daher im Vergleiche der Länge viel geringer und beträgt außerdem nur auf einer kurzen Strecke 1 zu 100, während sie bey der französischen Bahn in der Länge von 10,487 Klaftern 1 zu 74 beträgt. Wenn daher bey der französischen Eisenbahn, wo jährlich 80,000 Tonnen bahnaufwärts geführt werden sollen, der Gebrauch der Dampfwägen keinen Anstand findet, so kann dieß um so weniger bey unserer Bahn der Fall seyn und die Frachtkosten auf unserer Bahn müssen verhältnißmäßig bey der kleinern Steigung auch geringer als bey der Lyoner Bahn werden; wir wollen inzwischen hierauf keine Rücksicht nehmen.

Die Unternehmer der Lyoner Bahn berechnen zufolge den auf den englischen Eisenbahnen gemachten Erfahrungen **), daß ein Dampfwagen, der die Kraft von 10 Pferden hat, mit der Ladung von 714 Wiener-Centnern den Weg von acht österreichischen Meilen in 10 Stunden bergauf und in 5 Stunden bergab (mit derselben Ladung) zurücklegen werde, wornach nun auch in unserm Falle der Weg von Leopoldschlag nach Budweis und zurück in der Zeit von 15 Stunden beschrieben wird. Der Dampfwagen braucht jede Stunde 1 3/4 Wiener-Centner, folglich in 15 Stunden 26 1/4 Centner Steinkohlen. In der Gegend unserer Bahn ist das Brennholz dermahlen verhältnißmäßig viel wohlfeiler als die Steinkohlen, es ist daher auch weit vortheilhafter, Brennholz zur Feuerung zu verwenden. Wir wollen inzwischen die Berechnung der Frachtkosten für die kostspieligern

*) Die Steigungen der Lyoner Eisenbahn, wie sie in dem Mémoire sur le chemin de fer de St. Etienne à Lyon, Paris 1826 enthalten sind, betragen von Lyon bis zum Scheidungspuncte:

Strecken:	Länge in Metern	Steigung in	Steigung oder	Erstiegene Höhe in Metern
1. Von der Brücke Mulatière in Lyon bis zum Flusse Oulins	2,410	0,0016	1 zu 625	3,8560
2. Vom Flusse Oulins bis zum Flusse Garon . . .	13,172 1/2	0,0004	1 „ 2500	5,2690
3. Vom Flusse Garon bis zum Durchschnitte mit dem Schifffahrts-Canale in Givors	2,295	0,000565	1 „ 1770	1,2967
4. Von dem Canale weiter hin	1,292	0,0025	1 „ 400	3,2300
5. Von hier bis zur Brücke in Rive-de-Gier . . .	13,613	0,00569	1 „ 176	77,4580
6. Von hier bis zur Brücke Verchères	634	0,006521	1 „ 153	4,1343
7. Von hier bis zur Brücke Ane, wo zugleich der Scheidungspunct zwischen der Rhone und der Loire ist, und die Bahn nach St. Etienne wieder herabfällt . . .	19,890	0,013446	1 „ 74	267,4409
Somit ist von Lyon bis zum Scheidepuncte	53,306 1/2			362,6849
oder in Wiener-Klaftern	28,092			191 2/10

**) Seguin, Compte rendu aux Actionnaires du chemin de fer de St. Etienne à Lyon, Seite 32 wird angegeben, daß jeder Dampfwagen, welcher 20 Wägen, einen jeden mit 2 Tonnen Ladung zieht, den Weg bahnaufwärts in 10, und bahnabwärts in 6 Stunden zurücklegen werde; da er jedoch im letzten Falle wenigstens eine Stunde durch seine eigene Schwere herabgeht, so ist das Feuerungs-Materiale, nähmlich 100 Kilogramme Steinkohlen per Stunde, für eine Hin- und Rückreise nur für 15 Stunden zu rechnen.

Steinkohlen machen, um zu zeigen, welcher Vortheil selbst in diesem Falle durch den Gebrauch der Dampfwägen der Unternehmung zuwächst. Die beste Qualität Steinkohlen, welche in Budweis verkauft werden, kommen von den, bey Pilsen gelegenen vortrefflichen Kohlenwerken und werden von den Fuhrleuten, die Salz nach Pilsen führen, als Rückladung nach Budweis genommen. Der Strich Steinkohlen, welcher einen Wiener-Centner wiegt, wird bey den Kohlenwerken um 10 bis 12 kr. C. M. und bey den budweiser Kaufleuten dermahlen um 36 kr. C. M. veräußert, weil der Bedarf sehr klein ist, da in Budweis bloß Holz zur Feuerung verwendet wird; sobald nun ein großes Quantum Steinkohlen benöthiget, und die Zufuhr regelmäßig eingeleitet werden wird, fällt auch der Preis laut einem hierüber schon gemachten Anbothe von 36 auf 28 kr. pr. Centner herab; wir wollen inzwischen den dermahligen höhern Preis in Anschlag nehmen. Demnach kommen die täglich benöthigten 26 1/4 Centner auf . . . . 15 fl. 45 kr. C. M.

Der Dampfwagen mit 20 Lastwägen erfordert 3 Menschen zur Begleitung, wovon wir einen zu 1 fl. und die 2 andern einen jeden zu 30 kr. C. M. täglichen Lohn annehmen . . . 2 „ — „ „

Ein Dampfwagen von 10 Pferdekräften kostet bey Robert Stephenson & Compagnie in New-castle-upon-Tyne 500 L., und da der Transport über Hamburg und Prag bis Budweis zu Wasser geht, so kostet ein solcher Dampfwagen zur Bahn gestellt höchstens 6000 fl. C. M., wovon die Herren Seguin die Reparaturs- und neuen Anschaffungskosten jährlich mit 15 Procent anschlagen, wir wollen dieselben aber zu 20 Procent und die Arbeitstage in einem Jahre mit 300 annehmen, wornach auf einen Tag entfallen . . . . . . 4 „ — „ „

Zu der Ladung von 714 Centner werden 24 Wägen erfordert; da jedoch einige hiervon zeitweise wegen Reparaturen stehen bleiben, so will ich für die obige Ladung 30 Wägen annehmen, deren Reparatur und Schmiere monathlich für den Wagen 2 fl., und für 30 Wägen während 10 Monathen 600 fl. beträgt. Ferner wollen wir die Erneuerungsbeträge für 30 Wägen, die 9000 fl. kosten, jährlich selbst mit 12 1/2 Procent oder 1125 fl. annehmen, wornach die erforderlichen Wägen jährlich 1725 fl. kosten, oder täglich . . . . . . 5 „ 45 „ „

Sonach kostet der Transport von 714 Centner bahnabwärts von Leopoldschlag bis Budweis und von 714 Centner bahnaufwärts von Budweis nach Leopoldschlag . . . . 27 fl. 30 kr. C. M.

Dividirt man diese Summe mit den transportirten 1428 Centnern, so kommt der Centner im Durchschnitte der Fracht bahnauf- und bahnabwärts auf 1 155/1000 kr., und wenn man hierzu das Auf- und Abladen, wie es bey dem Salze bezahlt wird, mit 1 kr. C. M. per Centner rechnet, so kostet der Centner Frachtlohn bloß 2 155/1000 kr. Wir haben dagegen §. 22 die Frachtkosten eines Centners von Budweis nach Leopoldschlag mit 3 kr. und von Leopoldschlag nach Budweis mit 2 kr. oder im Mittel mit 2 1/2 kr. C. M. berechnet, es sind daher die Frachtkosten mit Dampfwägen, selbst wenn die kostspieligen Steinkohlen verwendet würden, um 13 8/10 Procente wohlfeiler als die Fracht mit Pferden. Wenn jedoch Holz als Brennmaterial gebraucht wird, so kömmt die Fracht mit Dampfwägen um beynahe 30 Procente wohlfeiler, als die Fracht mit Pferden, indem den Erfahrungen zu Folge eine Klafter 2 Schuh langes weiches Holz wenigstens eben so viel Brennstoff als 6 Centner Steinkohlen liefert, während die erstere an der Bahn höchstens 1 fl. 48 kr. C. M. und die letztern 3 fl. 36 kr. C. M. kosten.

Aus dieser Berechnung erhellet nunmehr, welche bedeutenden pecuniären Vortheile die Einführung der Dampfwägen der Eisenbahn gewähren wird, und wie nothwendig es für das Gedeihen der Unternehmung sey, bey dem Baue der zweyten Bahnhälfte solche Grundsätze für die Tracirung der Bahn beyzubehalten, um auch dort Dampfwägen gebrauchen zu können.

Da mit den obigen 24 Wägen täglich beyläufig 700 Fassein Salz von Leopoldschlag nach Budweis verführt werden, so kann man mit denselben in einem Jahre oder in 300 Arbeitstagen 210,000 Centner, folglich mit 48 Wägen das ganze Quantum von beyläufig 400,000 Centnern jährlich von Leopoldschlag nach Budweis verführen, und da 12 Wägen wegen den Reparaturen angenommen wurden, so genügt die Zahl von 60 Wägen für die dermahlen hergestellte Bahn. Wenn jedoch Pferde verwendet werden sollten, so kann man auf nichts mehr rechnen, als daß (selbst mit gewechselten Pferden) der Weg von Leopoldschlag nach Budweis in einem Tage und derselbe Weg den zweyten Tag wieder zurückgelegt wird, es würden daher statt 60 nunmehr 120 Wägen bey dem Gebrauche der Pferdekraft erfordert. Die Ersparung von 60 Wägen zu 300 fl. C. M., welche im ersten Falle eintritt, liefert ein Capital von 18,000 fl. C. M., womit wenigstens 4 Dampfwägen, ein jeder von vier Pferdekräften angeschafft werden können;

inzwischen sind vor der Hand 3 solche Dampfwägen hinreichend. Die Ursache, warum bey unserer Bahn bloß geringere Dampfwägen von 3 bis 4 Pferdekräften verwendet werden sollen, liegt darin, daß ein solcher Wagen höchstens 3 engl. Tonnen oder 54 1/3 Wiener-Centner, folglich eben so viel, als ein mit 30 Salzfasseln beladener Bahnwagen wiegt, wornach also keine schädliche Einwirkung der Dampfwägen auf unsern schwächeren Schienen zu erwarten ist *).

Ich glaube daher nunmehr erwarten zu können, daß der Einführung der Dampfwägen auf unserer Bahn kein Hinderniß mehr entgegenstehen wird, und daß der Grund, welchen man bisher dagegen anführte, der Gebrauch der Dampfwägen sey bey dem Projecte der Bahn nicht angetragen worden, aufhören werde, denn unsere Bahn ist eine technische Unternehmung, und es liegt daher in dem Interesse aller Theilnehmer, dasjenige einzuführen, was Zeit und Erfahrung als vortheilhaft bewährt haben, oder neuerdings bewähren, und da bereits die Vervollkommnungen der Bahnwägen, welche ich seit meiner zweyten Rückkehr von England hier einführte, selbst von den strengsten Richtern als sehr vortheilhaft anerkannt wurden **), so läßt sich dasselbe mit allem Grunde auch von der Einführung der Dampfwägen hoffen. —

Wir haben bereits Seite 15 gesehen, daß die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau für die Unternehmung von wesentlichem Vortheile seyn werde, indem hiedurch die Frachtkosten zwischen Wien und Prag mit Benützung der Bahn und vorzüglich die Beförderungszeit der Güter bedeutend vermindert, und daher auch der Verkehr auf der Bahn außerordentlich befördert wird. Es ist in der That sehr zu verwundern, daß die Dampfschiffahrt in Österreich beynahe gar nicht gebraucht wird, während sie im Auslande immer mehr Anwendung findet. Nachdem man in England schon früher die Dampfschiffahrt auf Flüssen eingeführt hatte, versuchte man dieselbe im Jahre 1818 zum ersten Mahle auf dem Meere ***), und seither gehen Dampfschiffe in allen Richtungen und nach allen Welttheilen. Im Jahre 1823 zählte man in Allem 150 Dampfschiffe in England, allein im Jahre 1826 betrug ihre Zahl schon über 200 und sie nimmt täglich zu. Im Jahre 1828 waren in Frankreich schon 71 Dampfschiffe vorhanden, und es sind in den letzten 5 Jahren in Paris und Lyon über drey Millionen Franken von verschiedenen Unternehmungs-Gesellschaften für die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Seine und Rhone verwendet worden ****).

In Österreich besteht dermahlen die Dampfschiffahrt nur zwischen Triest und Venedig und auf dem Po, nachdem mehrere Versuche zur Einführung derselben auf der Donau vor einigen Jahren gemacht wurden. Gegenwärtig wird die Dampfschiffahrt auf der Donau von den Herren Andrews und Pritchard wieder unternommen *****), und ihr Plan berechtiget allerdings zu den größten Hoffnungen. Es wird nähmlich zuerst ein Paquebot erbaut, welches zwischen Wien und Pesth, und später zwischen Wien und Passau Reisende und Güter von höherem Werthe befördern soll. Dieses Schiff ist für eine Wassertiefe von 3 1/2 Fuß berechnet, die Kraft der Dampfmaschine soll jener von 60 Pferden gleich seyn, und die Kosten des Ganzen sind auf 100,000 fl. C. M. angeschlagen, und sollen durch eine Actiengesellschaft herbeygeschafft werden. Wenn dieser Versuch, wie nicht zu zweifeln scheint, gelingt, so werden in einigen Jahren noch mehrere Dampfschiffe eingeführt, und auf diese Weise der Gütertransport zwi-

*) Die besten Dampfwägen werden zu Newcastle-upon-Tyne in der Manufactur von Robert Stephenson et Comp. gemacht, und zwar kostet daselbst zu Folge einer unter dem 10. December 1827 an mich gerichteten Zuschrift, ein Dampfwagen, der die Kraft von 3 bis 4 Pferden hat, und bloß 3 Tonnen oder 54 1/3 Wiener-Centner wiegt, frey an Bord eines Schiffes in Newcastle gelegt, die Summe von 350 L., ein Monath nach erfolgter Verschiffung zahlbar. — Der Transport würde von dort nach Hamburg, und dann auf der Elbe und Moldau bis zum Anfange der Bahn gehen.

**) Herr Wood hat bey mehreren Versuchen, die er über die Vortheile der Räder mit Schalenguß (casehardened wheels, roues dont la gorge est trempé) anstellte, gefunden, daß bey einem Rade mit Sandguß der Widerstand 1/121 der Ladung, und bey Rädern mit Schalenguß bloß 1/195 der Ladung beträgt; man braucht daher bey dem Gebrauche dieser Räder um den dritten Theil weniger Pferde als Zugkraft, und da die Räder außerdem wenigstens vier mahl so lange, als bey dem Sandguße dauern, so ist unbezweifelt, daß diese Verbesserung allein, welche ich bey meiner Rückkehr aus England im Jahre 1827 einführte, die Reisekosten wohl mehr als zehnfach ersetzt habe. (Siehe Girard introduction Seite LXVI und CXLVII.)

***) Die erste Fahrt eines Dampfschiffes auf dem Meere wurde im Jahre 1818 mit dem Schiffe Rob-Roy von 90 Tonnen Inhalt, und mit einer Dampfmaschine von 30 Pferdekräften von Granoette nach Belfast, 120 englische Meilen weit unternommen.

****) Essai sur les Bateaux a Vapeur appliqués a la Navigation intérieure et maritime de l'Europe par Tourasse et F. N. Mallet. Paris 1828—1829.

*****) Paquebot à vapeur pour le Danube de MM. F. Andrews et J. Pritchard, Vienne 1 Septembre 1828.

schen Wien und dem Anfange der Bahn wesentlich erleichtert werden, die Unternehmung der Eisenbahn ist daher an dem Gelingen der Dampfschifffahrt außerordentlich interessirt.

IV. Reine Erträgnisse der Bahn.

§. 25. Um die reinen Erträgnisse der Bahn zu bestimmen, wollen wir nach der vorhergehenden Auseinandersetzung bloß jene Frachten annehmen, auf welche wirklich und unbezweifelt sowohl für den Fall zu rechnen ist, wenn die Bahn ganz hergestellt ist, als auch für den Fall, wenn sie bloß wie dermahlen zur Hälfte ausgeführt, oder wenn sie die Lest fortgeführt wird, und wir erhalten nunmehr:

Reine Erträgnisse für die Bahn von Budweis bis Linz:

1. Die jährlich verführten 410,000 Centner Salz, welche von der Donau nach Budweis gehen, werden per Centner mit 30 kr. C. M. an die Unternehmung bezahlt und kosten auf der Bahn 8 kr. per Centner; es gibt daher jeder Centner einen Gewinn von 22 kr. folglich das ganze jährlich verführte Salz . . . . 150,333 fl. 20 kr. C. M.
2. Von den Kaufmannsgütern gehen 25,000 Centner von Linz nach Budweis und zahlen per Centner 24 kr., folglich bleibt nach Abzug von 8 kr. per Centner Auslagen. . 6,666 „ 40 „ „

   Weiters gehen 75,000 Centner Kaufmannsgüter von Budweis nach Linz zu 24 kr. C. M. oder nach Abzug von 3 kr. Auslagen bleiben . . . . 26,250 „ — „ „
3. Weiters werden 100,000 Centner Kaufmannsgüter, die von der mährischen Straße abgewendet werden, über die Bahn gehen, und zwar die Hälfte von Linz nach Budweis und die andere Hälfte von Budweis nach Linz, man gewinnt daher bey dem angenommenen Frachtlohne von 20 kr. bey der ersten Hälfte 12 kr. und bey der zweyten Hälfte 17 kr. per Centner oder im Ganzen . . . . 24,166 „ 40 „ „
4. 15,000 Centner Eisen und Stahl von Manthausen nach Budweis à 20 kr. per Centner, folglich nach Abzug von 8 kr. Auslagen . . . . 3,000 „ — „ „
5. 20,000 Centner Gyps von Linz nach Budweis à 20 kr. per Centner oder nach Abzug der Auslagen von 8 kr. per Centner . . . . 4,000 „ — „ „
6. 5000 Centner Kalk von der Gegend bey Budweis nach Linz à 12 kr. per Centner oder nach Abzug der Auslagen von 3 kr. . . . . 750 „ — „ „
7. 60,000 Centner Getreide à 12 kr. per Centner und zwar 10,000 Centner von der Donau nach Budweis und 40,000 Centner von Budweis nach Linz, wovon die Auslagen im ersten Falle 8 kr. und im zweyten Falle 3 kr. per Centner betragen . . . . 6,666 „ 40 „ „
8. Holz. Nachdem laut vorstehendem 530,000 Centner von Linz nach Budweis und bloß 170,000 Centner von Budweis nach Linz gehen, so wird eine Rückladung von 360,000 Centner in Holz genommen, welches eben so viel ist, als wenn 13,333 Klafter 2 ½ Schuh langes Buchenholz von 27 Centner Schwere oder 20,000 Klafter weiches 2 ½ Schuh langes Holz von 18 Centner Schwere über die Bahn geführt würden. Den Gewinn bey jedem Centner haben wir bloß zu 2 kr. C. M. berechnet, welches sonach gibt 12,000 „ — „ „
9. Reisende geben einen jährlichen Gewinn von . . . . 1,000 „ — „ „

Zusammen 234,833 fl. 20 kr. C. M.

Werden hiervon die Auslagen für die Unterhaltung und Bewachung der Bahn, dann für die Beamten abgezogen mit . . . . 40,000 „ — „ „

So bleiben 194,833 fl. 20 kr. C. M.,

woraus folgt, daß wir noch eine Verminderung von 14,833 fl. 40 kr. in den reinen Revenüen annehmen können, um eine Verzinsung des Unternehmungs-Capitals von 10 Procent zu erhalten, im Falle dasselbe wirklich eine Million achtmahlhunderttausend Gulden Conventions-Münze betragen sollte, wie es in dem Berichte vom 30. Jänner angenommen ist.

Obgleich es nun keinem Zweifel unterliegt, daß alle angenommenen Frachtgegenstände über die Bahn gehen werden, so wollen wir dennoch jene 24,166 fl. 40 kr. abschlagen, welche durch die, von der mährischen Straße abgezogenen Güter einkommen, weil dieß vielleicht noch bezweifelt werden könnte, und wir erhalten noch immer etwas über 170,000 fl. C. M. als die reine jährliche Revenüe nach Vollendung der ganzen Bahn.

Reine Erträgnisse für die Bahn von Budweis bis Lest.

§. 26. Um die Erträgnisse der Bahn, wenn sie bis Lest geführt ist, berechnen zu können, wird es vor Allem nothwendig, den Frachtlohn zu bestimmen, zu welchem die Güter von Linz und Mauthausen auf der Chaussée bis Lest zugeführt werden. Dieser Weg beträgt nur mehr den dritten Theil der ganzen Länge von Mauthausen oder Linz nach Budweis, folglich benöthigt man auch zur Zufuhr des Salzes, welches immer der Hauptartikel bleibt, nur den dritten Theil der Fuhrleute, welche dermahlen das Salz zuführen, und kann daher mit aller Gewißheit annehmen, daß diese Fuhrleute zwar Anfangs höhere Preise machen, jedoch wenn die Sache in Gang kömmt, verhältnißmäßig sehr wohlfeil fahren werden, besonders wenn sie Rückladungen erhalten, wie es bey der Herstellung der Eisenbahn von Budweis bis Lest schon zum Theil zu erwarten steht. Der dritte Theil des dermahligen Frachtlohns beträgt 10 bis 11 kr. C. M. per Centner, wofür wir jedoch der vollen Sicherheit wegen 12 kr. annehmen wollen. Wir erhalten nunmehr:

1. Salz. Ich nehme an, daß nebst den 300,000 Centnern Salz, die dermahlen von Linz und Mauthausen nach Budweis gehen, nur noch die Hälfte des über Stockerau und Korneuburg verführten Salzes auf die Bahn gebracht wird, daß wir sonach jährlich 360,000 Centner Salz zu verführen erhalten, wofür die Zufuhr bis zur Bahn 12 kr. und die Fracht auf der Bahn 5 kr., folglich der reine Gewinn bey dem Frachtlohne von 30 kr. nur 13 kr. per Centner beträgt	78,000 fl. — kr. C. M.
2. Kaufmannsgüter nehmen wir im Ganzen zu 50,000 Centner an, wovon 12,500 Centner von Linz nach Budweis und 37,500 Centner von Budweis bis Linz geführt werden. Wenn nun der Frachtlohn mit 20 kr. per Centn. bezahlt wird, so bleiben bey den ersten 12,500 Centnern bloß 3 kr. per Centner, folglich	625 „ — „ „
und bey den andern 37,500 Centnern kostet die Fracht auf der Bahn 2 ½ kr. und die Verführung von Lest bis Linz höchstens 8 kr. per Centner, folglich bleibt ein reiner Gewinn von 9 ½ kr. per Centner übrig, oder	5,937 „ 30 „ „
3. Eisen und Stahl, hiervon nehmen wir bloß 10,000 Centner an, wovon die Zufuhr 12 kr. per Centner, die Frachtkosten auf der Bahn 5 kr. per Centner betragen, und folglich nur 3 kr. per Centner übrig bleiben	500 „ — „ „
4. Gyps, 20,000 Centner geben bey gleichen Frachtpreisen und Unkosten . . .	1,000 „ — „ „
5. Getreide, 10,000 Centner von Budweis bis Linz, wofür 12 kr. per Centner gezahlt wird, kostet an Frachtlohn auf der Bahn 2 ½ kr. per Centner, die Frachtkosten von Lest bis Linz nehmen wir an mit 6 kr. per Centner, so bleiben 3 ½ kr. per Centner Gewinn oder	583 „ 20 „ „
6. Reisende, hievon wird der Gewinn angenommen mit	600 „ — „ „
Zusammen	87,245 „ 50 „ „
Werden hievon die Unterhaltungs- und Regiekosten abgezogen mit dem jährlichen Betrage von	26,000 „ — „ „
so bleiben als reine Revenüe der Bahn von Budweis bis Lest jährlich übrig . .	61,245 „ 50 „ „

Diese Revenüe wird unbezweifelt eintreten; wollte man jedoch behaupten, daß die 50,000 Centner Kaufmannsgüter im ersten Jahre größten Theils nicht über die Bahn gehen, so können noch 6,245 fl. 50 kr. abgeschlagen werden, und wir erhalten noch immer eine Revenüe von 55,000 fl. C. M. jährlich, welche aber in dem Maße von Jahr zu Jahr zunehmen wird, als die Chaussée-Frachtkosten von Linz und Mauthausen bis zur Bahn herabgehen und der Verkehr auf der Bahn zunimmt.

Reine Erträgnisse für die jetzt hergestellte Bahn von Budweis bis Leopoldschlag.

§. 27. Um die Erträgnisse der gegenwärtig hergestellten Bahn zu bestimmen, ist es abermahl vor Allem nothwendig, den Frachtlohn auszumitteln, welchen man den Fuhrleuten für den Centner Salzzufuhr von Mauthausen

und Linz auf der Chaussée bis zum Anfange der Bahn bey Leopoldschlag zahlen wird. Da die Fuhrleute gerade den halben Weg ersparen, folglich nur die halbe Anzahl Fuhrleute benöthigt wird, so ist bestimmt zu hoffen, daß dieselben nach Verlauf von einiger Zeit, als die Salzfracht auf der Eisenbahn begonnen hat, von ihren anfänglich überspannten Forderungen nachlassen und ganz gewiß um billige Preise fahren werden. Im verflossenen Jahre mußten zuerst 24 kr. C. M. für den Centner Salzzufuhr gezahlt werden, doch schon in einigen Wochen ging dieser Preis auf 22 kr. und dann auf 20 kr. herab, obgleich die Fuhrleute noch immer die Wahl hatten, entweder dem dermahligen Salztransportspächter von Linz und Mauthausen nach Budweis oder der Unternehmung nach Leopoldschlag zuzuführen; sobald diese Wahl aufhört, werden auch die Frachtkosten herabgehen, wir wollen sie inzwischen selbst zu 19 kr. C. M. annehmen, und zugleich den Centner Rückfracht bey Gütern auf 10 kr. und bey Getreide auf 7 kr. C. M. festsetzen, nunmehr erhalten wir:

1. Salz. Wir nehmen an, daß im ersten Jahre das Salz, welches über Korneuburg und Stockerau geht, den bisherigen Weg nach behält, folglich nur 300,000 Centner Salz der Eisenbahn zufallen; hiefür beträgt die Zufuhr 19 kr. die Verführung auf der Bahn 3 kr., folglich ergibt sich bey dem Frachtlohne von 30 kr. ein Gewinn von 8 kr. pr. Centner oder im Ganzen	40,000 fl. — kr. C. M.
2. Kaufmannsgüter. 7,000 Centner von Linz nach Budweis, wofür die Zufuhr bis zur Bahn beyläufig 14 kr. und die Fracht auf der Bahn 3 kr. kostet, folglich nur ein Gewinn von 3 kr. pr. Centner übrig bleibt	350 » — » »
18,000 Centner von Budweis nach Linz zu 20 kr. Frachtlohn und 13 kr. Auslagen, folglich 7 kr. Gewinn	2,100 » — » »
3. Gypse, Eisen und Stahl, die von Linz und Mauthausen nach Budweis gehen, nehme ich zu 20,000 Centner an, wovon im ersten Jahre 24 kr. pr. Centner Frachtlohn an die Unternehmung, dann 16 kr. pr. Centner Zufuhr bis zur Bahn gezahlt wird, folglich 5 kr. pr. Centner Gewinn bleibt, oder	1,666 » 40 » »
4. Getreide, nehmen wir 10,000 Centner an, die von Budweis nach Linz gehen und 12 kr. pr. Centner Frachtlohn zahlen. Die Frachtkosten auf der Bahn betragen 2 kr. und die Verführung von da bis Linz (als Rückladung) nehme ich zu 7 kr. pr. Centner an, es bleibt daher ein Gewinn von 3 kr. pr. Centner, oder *)	500 » — » »
5. Reisende, hievon wird der Gewinn angeschlagen mit	400 » — » »
Zusammen	45,016 fl. 40 kr. C. M.
Werden hievon abermahl die Unterhaltungs- und Regiekosten abgeschlagen mit . .	20,000 fl. — kr. C. M
So bleibt der jährliche Gewinn	25,016 fl. 40 kr. C. M

Wir müssen jedoch hiebey die nothwendige Bemerkung machen, daß auch die halbe Bahn, wenn sie nicht weiter fortgesetzt würde, von Jahr zu Jahr eine immer größere Einnahme verspricht, denn wenn die Fuhrleute das Salz nur um 1 kr. pr. Centner wohlfeiler zur Bahn zuführen, wird auch die reine Einnahme bey 300,000 Centner Salz um 5,000 fl. jährlich größer werden, und wer könnte zweifeln, daß der Frachtlohn, welchen wir mit 19 kr. angenommen haben, in kurzem nicht auf die Hälfte des für den ganzen Weg von Linz und Mauthausen nach Budweis angenommenen Chaussée-Frachtlohnes oder auf 16 kr. pr. Centner herabfallen sollte? In diesem Falle wäre dann die reine Einnahme bey 300,000 Centner Salz um 15,000 fl. vergrößert und würde daher statt der oben ausgewiesenen 25,000 fl. nunmehr 40,000 fl. betragen. Wenn jedoch das ganze Frachtquantum von 410,000 Centner Salz über die Bahn geht, so haben wir für die Vermehrung von 110,000 Centnern jährlich nach 11 kr. pr. Centner Gewinn, folglich im Ganzen 20,000 fl. und sammt den obigen nunmehr 60,000 fl. reine jährliche Einnahme, d. h. das Unternehmungscapital von 944,000 fl. C. M. verzinset sich dann mit 6 ⅓ Percenten. Wenn man daher den Bau vor der Hand nicht fortsetzen, sondern die hergestellte halbe Bahn durch einige Jahre benützen wollte, so ist unbezweifelt, daß diese Verzinsung eintreten werde, und dieselbe kann nur zunehmen, da wie wir im 2. Abschnitte gezeigt haben, das Frachtquantum sich von Jahr zu Jahr vermehren wird.

*) In dem Berichte vom 30. Jänner sind bey der halben Bahn 350,000 Centner Fracht à 30 kr. per Centner angenommen, wogegen hier nur 300,000 Centner zu 30 kr., 20,000 Centner zu 24 kr., 25,000 Centner zu 20 kr., und 12,000 Centner zu 12 kr. angeschlagen worden sind.

§. 28. Nach dem genannten Berichte vom 30. Jänner l. J. sollen die Kosten der ganzen Unternehmung 1,800,000 fl. C. M. betragen, und es ist nicht zu läugnen, daß der Betrag dieser Summe, im Vergleiche mit dem ersten Anschlage, auf die Theilnehmer der Unternehmung keinen angenehmen Eindruck machen könne, es erfordert daher auch dieser Gegenstand die gehörige Erläuterung, welche ich mit Bezug auf die früheren Verhandlungen im Nachstehenden zu geben glaube.

Die gegenwärtige Gesellschaft der Eisenbahn hat sich auf der Grundlage der Vortheile gebildet, welche in meiner am 1. October 1824 in Wien erschienenen Abhandlung angegeben sind. Die Unternehmung, die ich damahls vorgeschlagen habe, war keineswegs neu, und die Beweggründe, warum sie gerade im Jahre 1824 und zu keiner andern Zeit ausgeführt werden sollte, sind Seite 90 und 91 dieser Abhandlung klar und deutlich enthalten, indem es daselbst heißt: „Die dermahlen bestehenden äußerst niedrigen Preise der Baumaterialien, Urproducte und Arbeitslöhne waren noch nie so vorhanden, sie lassen sich nur durch den allgemeinen Druck der gegenwärtigen Zeiten und vorzüglich durch die Armuth, welche in diesem Theile von Böhmen Statt findet, erklären, es ist daher nicht anzunehmen, daß noch günstigere Conjuncturen für diese Unternehmung eintreten dürften, und *will man hievon Vortheile ziehen, so muß die Unternehmung so rasch als möglich in's Leben treten, und in der möglichst kürzesten Zeit ausgeführt werden.*“

In dieser letzteren Hinsicht war vorausgesetzt (Seite 95), daß im Laufe des Jahres 1824 die ersten 4 Meilen von Budweis bis Kaplitz in die Arbeit genommen, und wenigstens 1 bis 2 Meilen beendigt werden, im Jahre 1825 (Seite 96) sollte die Strecke von Kaplitz bis Freystadt gebaut, und im Jahre 1826 die ganze Bahn bis zur Donau geführt werden! — Inzwischen ist es bekannt, daß schon bloß die Verhandlungen wegen dem Abschlusse des gesellschaftlichen Vertrages vom September 1824 bis 12. März 1825 dauerten, und daß die ersten Erdarbeiten am 28. Juny 1825 anfingen, weiters ist es bekannt, daß im Jahre 1825 nur eine Strecke von 6163 Klaftern in die Arbeit genommen und nicht ganz beendigt wurde, daß im folgenden Jahre 1826 die Arbeiten auf 8 Meilen Länge ausgedehnt, jedoch erst im Jahre 1827 der größte Theil der Arbeiten in dieser Strecke hergestellt wurde. Werden diese Angaben und die Ausweise über die jährlich verausgabten Summen mit den Getreidepreisen der letzten 4 Jahre (Beyl. 5 und 6) verglichen, so zeigt sich, daß weder der siebente Theil der bisherigen Arbeiten in dem wohlfeilen Jahre 1825 verrichtet wurde und dagegen die meisten Arbeiten in den folgenden Jahren, wo die Getreidepreise 2 bis 3 mahl höher waren, und daher auch die Arbeitspreise wesentlich gestiegen sind, hergestellt wurden.

In meiner Abhandlung vom Jahre 1824 wird Seite 95 ausdrücklich bemerkt, „*daß es keinem Anstande unterliege, die ganze Eisenbahn, von Budweis bis Mauthausen um eine Million C. M. binnen 2 Jahren herzustellen, wenn die damahligen, für den Bau höchst vortheilhaften Conjuncturen noch zwey Jahre fortdauern;*“ damahls war aber die Anlage der Bahn in dem Überschlage (Seite 93) nicht mit einer fortwährenden Steigung, sondern mit horizontalen oder beynahe horizontalen Strecken und *mit dazwischen liegenden schiefen Flächen projectirt*, in welcher Voraussetzung auch nur 1,000,000 fl. C. M. für die Bauführung berechnet wurde*). Meine damahligen Überschläge wurden im Vergleiche gegen die in der Baugegend Statt gehabten und nachgewiesenen Preise allgemein als zu hoch anerkannt, und man wollte nicht zweifeln, daß bey diesen niedrigen Baupreisen selbst eine Bahn mit fortwährender Steigung (ohne schiefen Flächen) um 800,000 fl. C. M. auszuführen sey, welche Summe demnach auch als Basis der Ausführung angenommen, ein Reservefond von 100,000 fl. C. M. gebildet, ferner für die Ausführung 100,000 fl. in Actien zugesagt, und sonach der Unternehmungsfond auf 1000 Actien, jede zu 1000 fl. C. M. dem gesellschaftlichen Vertrage vom 12. März 1825 gemäß gegründet wurde. Allein schon im März 1826 überzeugte man sich, daß dieser Fond nicht auslange, und da zudem eine *neue*, bisher noch nicht gekannte und nirgends ausgeführte Bau-

*) Seite 93 der genannten Abhandlung über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau wird der Überschlag auf folgende Weise berechnet:

1. Wenn die Bahn nach dem gegenwärtigen Antrage *mit einigen dazwischen liegenden schiefen Flächen* erbaut wird, so beträgt ihre Länge 15 Meilen, und der Straßenbau kostet . .	600,000	fl. C. M.
2. Die Holzbahn per Meile 2600 fl., und sammt den Ausweichungsplätzen . . .	43,875	„ —
3. Schmiedeisenschienen 1000 Centner per Meile	118,125	„ —
4. 100 Wägen à 200 fl. für den Transport von jährlich 450,000 Centnern . . .	20,000	„ —
5. Einlösung der Wässer und Errichtung der Maschinerien bey den schiefen Flächen . .	18,000	„ —
6. Gebäude und unvorhergesehene Fälle	200,000	„ —
Zusammen	1,000,000	fl. C. M.

art (nähmlich die Dämme mit massiven Mauern im Innern derselben) angenommen wurde, so hat bereits die Generalversammlung vom 14. April 1826 den Unternehmungsfond auf 1,260,000 fl. C. M. erhöht, und nachdem man auch damahls die Möglichkeit der Überschreitung dieser Summe schon voraussah, wurde in den später verfaßten Statuten ausdrücklich bestimmt:

§. 2. „Die Unternehmung der Eisenbahn wird durch Errichtung von 1000 bis 1200 Actien, jede von 1000 fl. „C. M. gegründet."

§. 18. „Wenn der Bau der Bahn ein größeres Capital erfordern sollte, als ursprünglich präliminirt war, so „wird über die Art der Herbeyschaffung des Mehrbetrages die Generalversammlung durch relative Stimmenmehrheit „entscheiden."

Hieraus erhellet, daß der Fall der Überschreitung der präliminirten Auslagen nicht unvorhergesehen war, und da wir es mit einem in seiner Art ganz neuen ungeheuer großen Baue zu thun hatten, welcher in einer viel theurern Zeitperiode ausgeführt wurde, als für welche er projectirt war, da dieser Bau auf Rechnung und demnächst zum Vortheile einer Privatgesellschaft unternommen wurde, da hiedurch das persönliche Interesse der Bewohner in der Gegend des Baues, welche wir gerade wieder zum Baue verwenden mußten, wesentlich betheiligt war und man sich wie bey jeder neuen Sache nur die größten Nachtheile versprechen wollte, so konnte es wohl nicht anders geschehen, als daß die Überschlagssumme wesentlich überschritten wurde. Die detaillirten Gründe hievon finden sich in meinem Berichte vom December 1827, worauf ich mich daher beziehe. —

Zufolge dem Berichte vom 30. Jänner d. J. sind bis Ende December 1828 ausgegeben worden . . . . 921,673 fl. 18 kr. C. M.

Hiezu kommen die für die Beendigung der ersten Bahnhälfte im nächsten Frühjahre laut

demselben Berichte angetragenen Erdnachführungen	5,000 „ — „ „
Die Cautionen der Ingenieurs	2,600 „ — „ „
und noch nicht liquidirten Forderungen für Bahnwägen und Arbeiten . . .	5,400 „ — „ „
endlich für Bahnbewachung, Regiekosten bis 1. April und Zinsen des Anlehens . .	9,326 „ 42 „ „
Folglich im Ganzen	944,000 fl. — kr. C. M.

Will man hieraus die Summe, welche der eigentliche Bau kostete, ableiten; so müssen wenigstens 144,000 fl. für den fundus instructus und jene Vorauslagen, welche die ganze Bahn betreffen, abgezogen werden, wornach also die Summe von 800,000 fl. C. M. für die mit massiven Mauern hergestellten 8 1/8 Meilen Bahn entfällt. Die Rechnung zeigt ferners, daß wenn der Bau ohne Steinmauern hergestellt worden wäre, die Kosten sich um wenigstens 100,000 fl. C. M., und wenn man die durch die Bauführung mit Mauern entstandenen Zeitverluste und andere Nachtheile anschlägt, selbst um 200,000 fl. C. M. vermindert hätten; wir erhalten daher bey der allerstrengsten Annahme höchstens die Summe von 700,000 fl. C. M. als den Betrag, um welchen man die erste Bahnhälfte mit bloßen Erddämmen, wie es in England der Fall ist, hergestellt hätte.

Jedermann, der die Profile der zweyten noch herzustellenden Bahnhälfte besichtiget hat, oder besichtigen wird, überzeugt sich, ohne Techniker zu seyn, daß die zweyte Bahnhälfte viel geringere Schwierigkeiten, als bey der schon hergestellten Bahn Statt hatten, darbiethet; alle technischen Commissionen, welche bisher die Bahnlinie besichtigten, haben dieß bestätiget; die Arbeitsleute und alle bey dem Baue verwendeten Individuen haben bey dem bisherigen Baue Erfahrungen gemacht, die nun mit Vortheil und Nutzen für die zweyte Bahnhälfte verwendet werden können; endlich ist man von dem Systeme, die Dämme mit Mauern herzustellen abgekommen, und so ergibt sich das unbezweifelte und in allen früheren Berichten enthaltene Resultat, daß der Bau der zweyten Bahnhälfte viel wohlfeiler, als der bisherige Bau zu stehen kommen müßte. Der Überschlag, welcher in den Generalversammlungen vom 14. December 1827 und 16. Februar 1828 vorgelegt und nach den bisherigen Baupreisen von andern Individuen (nicht von mir) verfaßt wurde, enthielt die Summe von 650,000 fl. C. M. für den Bau vom Scheidungspuncte bis Mauthausen, im Falle derselbe mit massiven Mauern hergestellt würde und nunmehr erscheinet in dem Berichte vom 30. Jänner 1829 eine (ohne meine Mitwirkung berechnete) Summe von 756,000 fl. C. M., obgleich der Bau mit bloßen Erddämmen geführt werden soll (!!) Man hätte wahrlich meiner bisherigen Bauführung kein größeres Lob hinsichtlich der Kosten ertheilen können, als indem man öffentlich erklärte, der Bau der zweyten Bahnhälfte (von dessen viel geringern Schwierigkeiten sich Jedermann überzeugen kann) benöthige eine Summe von 756,000 fl. C. M.; denn wenn man

in der Folge selbst nur dasselbe leisten will, was bisher geschah, und wenn man anders die gemachten Erfahrungen für den Bau benützen will, so kann der Bau der zweyten Bahnhälfte höchstens 600,000 fl. C. M. kosten *).

Auf gleiche Weise kann man in keinem Falle mehr als beyläufig 56,000 fl. C. M. für den noch benöthigten fundus instructus anschlagen, nachdem wir dermahlen beynahe hundert für den Salztransport auf der Bahn zu verwendende Wägen besitzen. Wird hiezu der obige Betrag von 944,000 fl. genommen, so erhellet, daß die höchste Summe, welche die Unternehmung bis zu ihrer gänzlichen Ausführung benöthigt, mit 1,600,000 fl. C. M. anzunehmen sey, und da die Bahn nach Linz nach allen vorliegenden Daten in keinem Falle höher als die Bahn nach Mauthausen zu stehen kömmt, so wird auch hiefür keine Vermehrung des Unternehmungsfondes eintreten, wenn man anders dasjenige benützt, was Zeit und gemachte Erfahrung bey der zweyten Bahnhälfte räthlich macht.

Für die Bahn vom Scheidungspuncte bis Lest waren im vorigen Jahre 164,000 fl. C. M. angetragen, jedoch hierunter die Geleisemauern mit 27,483 fl. 30 kr. und die Diäten mit 16,000 fl. C. M. angenommen worden; da nun der Bau mit bloßen Erddämmen geführt wird und auch die Diäten zu hoch angeschlagen sind, so kann dieser Bau zweckmäßig und solid hergestellt um 144,000 fl. C. M. ausgeführt werden. Verwendet man ferner 12,000 fl. C. M. für Dampfwägen, so benöthigt die Bahn von Budweis bis Lest im Ganzen die Summe von 1,100,000 fl. C. M. und es bedarf nur der Wirthschaft und Benützung der bisherigen Erfahrungen, um mit dieser Summe vollkommen auszulangen.

§. 29. Wir haben §. 25 gezeigt, daß die gänzlich hergestellte Bahn von Budweis bis zur Donau bey den strengsten Annahmen ein reines Erträgniß von jährlich 170,000 fl. C. M. ausweise; da nun dieser Bau sammt fundus instructus und allem Zugehör höchstens 1,600,000 fl. C. M. kostet, so folgt, daß sich das Unternehmungscapital, wenn der Bau vollendet ist, mit 10 2/3 Procent verzinse.

Auf gleiche Weise haben wir §. 26 gezeigt, daß die Bahn von Budweis bis Lest jährlich ein reines Erträgniß von wenigstens 55,000 fl. C. M. und zwar schon im ersten Jahre nach ihrer Herstellung gebe, woraus folgt, daß sich das hierauf zu verwendende Capital von 1,100,000 fl. schon anfangs mit 5 Procent und von Jahr zu Jahr besser verzinse.

Endlich haben wir §. 27 gezeigt, daß die jetzt hergestellte Bahn von Budweis bis Leopoldschlag ein reines Erträgniß von wenigstens 25,000 fl. C. M. schon im ersten Jahre ihrer Benützung gebe, daß dieses Erträgniß selbst wenn man die Bahn nicht fortsetzen wollte, von Jahr zu Jahr zunehme, und daß die Verzinsung des Unternehmungscapitals von 944,000 fl. C. M., die im ersten Jahre nur 2 1/2 Procent beträgt, in den folgenden Jahren, selbst wenn man die Bahn nicht fortsetzen wollte, auf 6 Procent sich erhöhen werde.

Aus diesen mit aller Genauigkeit verfaßten Berechnungen folgen nun zwey wichtige Betrachtungen:

1. Daß es in dem größten Interesse der gegenwärtigen Herrn Actionäre liege, die ganze Bahn so schnell als möglich zu beendigen, weil erst dann der bey dem Projecte der Unternehmung erwartete Gewinn von 10 Procent

*) Der Auszug aus dem Überschlage, welcher im December 1827 für den Bau der Eisenbahn vom Scheidungspuncte bis Mauthausen berechnet und der Generalversammlung vorgelegt wurde, lautet:

	fl.	kr.	
1. Grundeinlösung und Grundentschädigung für 36,121 Current-Klafter	36,121 fl.	— kr.	C. M.
2. Bahnbau nähmlich:			
a) 61,219 Kubik-Klafter Abgrabungen à 1 fl. 35 kr.	96,930 „	5 „	—
b) 6,082 detto Seitengräben à 34 kr.	3,446 „	28 „	—
c) 17,445 detto trockene Geleisemauern à 4 fl. 45 kr.	82,863 „	45 „	—
d) 4,515 detto Untermauerung und Beschotterung à 4 fl. 45 kr.	21,446 „	15 „	—
e) 1,300 detto nasses Mauerwerk bey Brücken à 20 fl.	27,500 „	— „	—
f) 6,667 detto trockenes Moosmauerwerk bey Brücken à 8 fl.	53,336 „	— „	—
g) 413 Current-Klafter hölzerne Brücken à 28 fl.	11,564 „	— „	—
3. 36,121 Current-Klafter Holzbahn sammt den nöthigen Geländern	36,121 „	— „	—
4. Schmiedeisenschienen per Current-Klafter 2 fl. 15 kr.	81,272 „	15 „	—
5. Gebäude und fundus instructus	50,000 „	— „	—
6. Diäten und diverse Auslagen	40,000 „	— „	—
7. Ausweichungsplätze, Wegübersetzungen rc.	9,399 „	12 „	—
8. Für die größere Theuerung in Oberösterreich und für unvorhergesehene Fälle	100,000 „	— „	—
Total-Summe	650,000 fl.	— kr.	C. M.

wie er bey jeder Industrial-Unternehmung seyn soll, für die Herren Theilnehmer eintritt. Je länger mit der Ausführung des ganzen Baues gewartet wird, desto länger entgehen den Herren Actionärs die bedeutend höhern Zinsen, und da die Salzfracht zu dem hohen Preise durch die Allerhöchste Gnade Sr. Majestät nur auf sechs Jahre vom 1. April d. J. anzufangen bewilligt ist, so liegt es um so mehr in dem Interesse der Herren Actionäre, die Bahn bis spätestens im Herbste 1830 zu vollenden, als während diesen 6 Jahren die Salzfracht sehr bedeutende, nunmehr vollkommen gesicherte Revenüen gibt, die nach Ablauf dieser Periode *bey diesem Artikel* vermindert werden dürften.

2. Wenn es der Fall wäre, daß einer oder einige von den Herren Actionärs aus persönlichen Gründen zu den weitern Baukosten gegenwärtig nicht beytragen wollten, so liegt es abermahl im Interesse dieser Herren Theilnehmer, jenen Personen, welche gegenwärtig das Geld zum weitern Baue vorschießen, höhere Vortheile zuzugestehen, wenn nur nach Verlauf einer gewissen Zeit (z. B. nach Beendigung des Baues) ein jeder Actienbesitzer laut §. 2 der Statuten *einen vollkommen gleichen Antheil an der Unternehmung* erhält, d. h. wenn sodann für jede Actie ohne Unterschied dieselbe Dividende bemessen wird. Ich glaube sogar, daß jene Herren Actionäre, welche (vielleicht) zu den weitern Baukosten nicht beytragen wollen, es *in ihrem Interesse* finden dürften, während der Dauer des Baues, d. h. während ungefähr 2 Jahren auf alle Revenüen zu Gunsten jener, die zu dem fernern Baue dermahlen beytragen, Verzicht zu leisten, wenn sie nur, so wie der Bau beendigt ist, in vollkommen gleiche Rechte mit allen Actienbesitzern eintreten; denn die Zinsen, welche auf die Actien *während der Dauer der Bauführung* nach entfallen, sind in jedem Falle nur ein sehr kleiner Gewinn gegen die Vortheile, welche für jeden Actienbesitzer von dem Augenblicke, als die Bahn ganz hergestellt ist, entstehen. Demnach liegt es unbezweifelt in dem Interesse eines jeden Herrn Actionärs, entweder zu dem folgenden Baue sogleich beyzutragen, oder für einige Zeit auf die Erträgnisse der Bahn Verzicht zu leisten, um nur das von allen Theilnehmern sehnlichst zu wünschende Resultat der Beendigung der ganzen Bahn herbeyzuführen.

§. 30. Wenn die Unternehmung der Eisenbahn von nun an mit Consequenz und Glück fortgesetzt werden soll, so sind nach dem einstimmigen Urtheile aller dabey interessirten Personen vorzüglich folgende zwey Bedingungen (nebst einigen andern nicht hieher gehörigen Einleitungen) erforderlich, nähmlich:

1. *Die Kosten des Baues müssen für die Zukunft sicher gestellt*, die Überschreitungen der Anschläge, so weit es die Natur eines solchen Baues zuläßt, möglichst vermieden, und

2. *die Erträgnisse der Bahn*, welche mit 1. April d. J. ordentlich anfangen, *müssen ebenfalls im Voraus bestimmt und gesichert seyn.*

Was den ersten Punct betrifft, so habe ich bereits in meinem Berichte vom December 1827 angeführt, daß bey dem ersten Beginnen des Baues beynahe alle Arbeiten wegen Mangel an Pächtern, und um die Arbeitsleute abzurichten, in eigener Regie, d. h. mit aufgenommenen Tagarbeitern verrichtet werden mußten. Nachdem der Bau auf diese Weise einige Wochen fortgeführt wurde, fanden sich Pächter, jedoch nur für sehr kleine Arbeiten ein; bald darauf vermehrte sich die Anzahl Pächter, *und nun wurde seit dem Herbste 1825 der ganze Bau nicht mehr in eigener Regie, sondern im Wege der Verpachtung bis gegenwärtig fortgeführt.* Die Verpachtungen wurden erst im Jahre 1827, wo die Pächter mit unsern Arbeiten näher bekannt waren, auf größere Gegenstände ausgedehnt, und ich habe in dem genannten Berichte vom December 1827 durch die Auszüge aus der Baurechnung dargethan, daß jene Gegenstände, deren Verpachtung im Großen contrahirt wurde, *bedeutend wohlfeiler*, als bey der früher bestandenen Einrichtung, wo dieselben Gegenstände in mehreren kleinen Theilen an verschiedene Pächter überlassen worden sind, zu stehen kamen, aus dieser Ursache habe ich auch vorgeschlagen, den kommenden Bau in mehreren großen Parthien zu verpachten, und wäre mein Vorschlag befolgt worden, so hätten nie Zweifel über die Summe entstehen können, welche die Beendigung der ersten Bahnhälfte im verflossenen Jahre noch gekostet hat. Ich sehe nicht ein, warum der Vorschlag den Bau im Ganzen oder in mehreren größeren Parthien zu verpachten, noch nicht angenommen wurde, denn wie ich bereits angeführt habe, ist mit Ausnahme der ersten Woche der ganze bisherige Bau im Wege der Verpachtung geführt worden, mit dem bloßen Unterschiede, daß im Laufe eines jeden Jahres mehrere hundert Pachtverträge abgeschlossen wurden, während in der Folge bey einer oder zwey Licitationen, denen besondere Abgeordnete der Gesellschaft beywohnen würden, der ganze Bau, der in einem Jahre herzustellen kömmt, contrahirt würde. Die bisherigen Pächter haben eine sehr geringe Caution ausgewiesen, da ihre Arbeiten nur unbedeutend waren, sehr häufig nur circa fünfzig Gulden oder noch weniger betrugen, und da endlich der vierte Theil des verdienten Lohnes so lange

zurückbehalten wurde, bis die Arbeit beendigt war. Dagegen werden diejenigen Pächter, welche den Bau in größeren Parthien oder im Ganzen übernehmen, eine angemessene Caution leisten müssen, und sie werden ebenfalls von Zeit zu Zeit, z. B. am 1. und 15. eines jeden Monathes, so wie die bisherigen Pächter mit Abzug eines Viertheils ihres verdienten Lohnes ausbezahlt werden, die Sicherheit der Unternehmungsgesellschaft wird daher in jedem Falle durch Verpachtung des Baues in größeren Parthien gewinnen. — Bey dem bisherigen Systeme erforderte die große Anzahl unvermöglicher Pächter eine à Conto-Zahlung von Woche zu Woche, die Ingenieurs mußten jede Woche so viele Abmessungen vornehmen, es waren Anstände und Beschwerden nicht zu vermeiden, und die Regiekosten sind bekanntlich außerordentlich groß geworden. Wenn dagegen 3 oder 4 vermögliche Pächter den ganzen Bau über sich nehmen, so können die Anstände nur viel geringer seyn, und die Regiekosten müssen um ein Bedeutendes, d. h. wenigstens um die Hälfte geringer werden.

Diejenigen, welche mit der Art unserer bisherigen Bauführung unbekannt sind, haben einwenden wollen, die Pächter würden schlechte Arbeiten herstellen, worauf ich wiederhohlt erwiedern muß, daß in den letzten Jahren der Bau durchaus im Wege der Verpachtung, und zwar von minder vermöglichen Leuten hergestellt wurde, von denen eine Caution für die Solidität des Baues während einigen Jahren gar nicht gefordert werden konnte, gegenwärtig aber müßte es dem Pächter zur Pflicht gemacht werden, wenigstens durch drey Jahre für die Solidität des Baues zu haften, die Unternehmungsgesellschaft gewinnt daher auch in der Bürgschaft für die Solidität des Baues.

In den italienischen Provinzen besteht seit lange her das System, den Straßenbau in großen Strecken zu verpachten, und dem Pächter zugleich die Conservation der hergestellten Straße für die ersten sechs oder neun Jahre nach ihrer Ausführung zu übertragen; dieses System hat sich durch die Zeit bewährt, und kann nur mit den größten Vortheilen bey unserer Unternehmung verwendet werden; denn sind einmahl die scientifischen Grundsätze für die Anlage und Tracirung der Bahn festgestellt, so kann der Haupttheil der Auslagen, nähmlich der Straßenbau für die Eisenbahn ohne Anstand im Ganzen verpachtet werden. Im verflossenen Jahre wurde die neue Straße, welche von Triest nach Opschina führt, um die Summe von beyläufig 160,000 fl. C. M. in 4 Parthien ausgebothen und dann verpachtet. Vor einigen Jahren wurde der Straßenbau bey der Umfahrung des Platschberges*) in der Steyermark ebenfalls in großen Parthien contrahirt und alle neuen Bauten dieser Art ohne Ausnahme werden Pächtern überlassen. Da nun dieses System seit mehr als drey Jahren bey der Eisenbahn schon besteht und sich als vortheilhaft bewährt hat, so ist unbezweifelt, daß eine Erweiterung desselben, gemäß welcher der Bau in größern Parthien im Herbste oder doch vor Ende März eines jeden Jahres contrahirt würde, den wesentlichen Vortheil gewährt, sogleich bey Beginn einer Baustrecke den ganzen Kostenaufwand zu kennen, und somit alle Überschreitungen möglichst zu beseitigen.

Der zweyte Punct, welcher für die Folge sicher zu stellen ist, sind die Erträgnisse der Unternehmung. Bereits in den frühern Generalversammlungen ist dieser Gegenstand, nähmlich die Benützungsart der Bahn mehrmahls zur Sprache gekommen und man hat sich allgemein für die Ansicht ausgesprochen, daß wenigstens die Fracht auf der Bahn verpachtet und nicht in eigener Regie geführt werden solle, nachdem bereits gegenwärtig seit zwey Jahren die Unterhaltung der Bahn mit Vortheil verpachtet ist. Das Interesse der Gesellschaft fordert auch in diesem Falle die Erträgnisse der Bahn im Vorhinein zu bestimmen und möglichst sicher zu stellen, und da dieses nur im Wege der Verpachtung geschehen kann, so bleibt bloß die Frage übrig, auf welche Weise diese Verpachtung eingeleitet werden solle. Hiezu gibt es vorzüglich drey Wege:

1. Die Benützung der Bahn kann um eine Paulschalsumme für ein oder mehrere Jahre an einen Pächter überlassen und demselben zugleich die Unterhaltung der Bahn zur Pflicht gemacht werden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß sich für diesen Fall sehr genaue Bedingungen, die das Interesse der Gesellschaft nicht gefährden, festsetzen lassen, als z. B. kann die Anzahl Wägen bedungen werden, die der Pächter jährlich neu anzuschaffen hat; es kann die Anzahl Current-Klafter Bahn festgesetzt werden, die der Pächter jährlich zu erneuern hat, und so kön-

*) Die Umfahrung des Platschberges, nähmlich die neue Straße von der großen Landscho-Murbrücke bis zum Wegmachers-hause am Fuße des Leitersberges in einer Länge von 11,970 Current-Klafter hat die Summe von 325,119 fl. 51 $\frac{1}{4}$ kr. C. M. gekostet; hievon sind 21,810 Klafter zu 5 Klafter 4 Schuh Breite, und eine Strecke von 160 Klaftern zu 4 Klafter Breite hergestellt worden. Die über diesen Straßenbau abgeschlossenen Pachtverträge sind mir durch die Gnade des hochlöblichen Landes-Präsidiums zu Grätz in Abschrift mitgetheilt worden, und liefern in jedem Falle sehr gute Anhaltungspuncte für die Verpachtung des Straßenbaues der Eisenbahn.

nen alle andern Puncte so detaillirt und genau beschrieben werden, daß bey der Ausführung der Pachtung kein Zweifel mehr obwaltet und die Gesellschaft sowohl als der Pächter in ihren wechselseitigen Rechtsverhältnissen gehörig sicher gestellt sind. Bey diesem Pachte müßte ein Zeitraum von wenigstens vier Jahren genommen werden, weil die Salzzufuhren, wie schon bemerkt wurde, bisher nicht in jedem Jahre gleich waren, in der Folge ebenfalls ungleich seyn können, und auch die Erneuerungen an der Bahn nicht in jedem Jahre gleich sind; ferner müßte ein Pachtschilling für die jetzt hergestellte Strecke und dasselbe für die Verlängerung der Bahn bis Lest und bis zur Donau festgesetzt werden, und wenn der Pächter die gehörige Sicherheit darbiethet, so dürfte diesem Plane wohl wenig einzuwenden seyn.

2. Eine andere Verpachtungsart bestünde darin, daß man einem Pächter die *Unterhaltung* der ganzen Bahn, und einem zweyten die *Benützung* derselben überläßt, nachdem diese zwey Gegenstände, da sie verschiedener Natur sind, nach der Meinung einiger Personen mit größerem Vortheile an zwey Pächter, als an einen übertragen werden dürften. Allein dagegen ist zu bemerken, daß die Unterhaltung der Bahn, wenn sie mit ihrer Benützung vereinigt ist, keine Störungen in der letzten bewirken wird, d. h. wenn beyde Gegenstände einem Pächter übertragen sind, so wird derselbe, wenn Holzerneuerungen, Ausschotterungen, oder andere Arbeiten an der Bahn Statt finden, die Frachten darnach einrichten, während bey zwey Pächtern dießfalls immer Collisionen zu befürchten wären; inzwischen könnte unter besondern Umständen auch diese Art der Verpachtung vortheilhaft seyn, z. B. man könnte versuchen, einem Pächter die Unterhaltung der Bahn gegen dem zu übertragen, daß er als Entschädigung hiefür alle Arten Güter mit Ausnahme des Salzes, wie auch Reisende zu verführen berechtigt ist, ein zweyter Pächter aber hätte den Pachtschilling, der aus dem bloßen Nutzen der Salzverführung entsteht, und *vom Anfange* der Bahnbenützung am größten ist, zu entrichten.

3. Gegen die vorigen zwey Verpachtungsarten läßt sich einwenden, daß die Gesellschaft über das *Frachtquantum, welches jährlich auf der Bahn verführt wird*, in Ungewißheit bleibt, während doch zu wünschen ist, daß die Gesellschaft hierüber vollkommene Einsicht erhalte, um die Größe und Zunahme des Verkehres, und somit auch die Zunahme der Bahnerträgnisse stets genau zu kennen. Hieraus leitet sich nun eine dritte Verpachtungsmethode ab; man kann nähmlich einem mit Kenntnissen, Rechtlichkeit und Vermögen ausgestatteten Pächter die Bahn zur Verwaltung übergeben, ihm als Pächter freyen Spielraum hinsichtlich aller Anordnungen, welche die Benützung und Unterhaltung der Bahn betreffen, gewähren, jedoch hätte derselbe alle Vierteljahre einen genauen Ausweis oder eine Rechnung zu legen, die Erträgnisse in bestimmten Zeiträumen an die Gesellschaft abzuführen, und weiters eine Caution dafür zu stellen, daß die Erträgnisse jedes Jahr wenigstens eine gewisse Summe betragen. Kömmt weniger ein, so hätte es der Pächter zu ersetzen, kömmt mehr ein, so würde entweder eine Theilung des Mehrbetrages zwischen dem Pächter und der Gesellschaft vorgenommen, oder auch dem Pächter gewisse andere Vortheile eingeräumt werden. Diese Verpachtungsmethode, so unausführbar sie im ersten Augenblicke scheint, weil nur der Vortheil der Gesellschaft dabey berücksichtiget ist, so findet man doch bey näherer Prüfung, daß dieser Plan ganz vorzüglich bey einer Unternehmung, die erst im Werden ist, anzunehmen sey, und da in diesem Falle, wie sich von selbst versteht, die Caution des Pächters kleiner als bey den vorgenannten Verpachtungsarten ist, so wird schon dieß die Concurrenz vermehren, und es hängt nur von den näheren Bedingungen ab, um recht vortheilhafte Resultate für die Unternehmung zu erhalten. Es ist hier nicht der Ort, das Detail dieses Gegenstandes näher auszuführen, allein ich kann nicht umhin zu bemerken, daß ein einzelner Mensch, der mit Kenntnissen, Liebe für die Sache und Rechtlichkeit erfüllt ist, weit zweckmäßiger und vortheilhafter die Benützung der Unternehmung leiten könne, als es bey einem Haufen angestellter Beamten, die in der großen Entfernung von 28 Meilen von dem Wohnsitze der Gesellschaft wirken, der Fall ist. Man würde sehr irren, wenn man die Verwaltung der Unternehmung, wenn sie ausgeführt ist, als leicht und unbedeutend ansehen wollte, denn nur, wenn, wie oben bemerkt wurde, ein solcher bewährter Geschäftsführer die hergestellte Bahn in ihrer Verwendung leitet, läßt sich ein vorzügliches Resultat von ihrer Benützung erwarten, und es wäre höchst traurig, wenn man bey der mit so vielen Kosten hergestellten Unternehmung nicht auf die zweckmäßigste Verwaltung derselben sehen wollte *). —

*) Zur Unterstützung der obigen Meinung führe ich hier jene Worte an, welche der berühmte National-Ökonom Herr J. B. Say, bey Eröffnung seiner Vorlesungen über économie industrielle am Conservatoire des arts et métiers zu Paris am 30. November 1825 ausgesprochen hat:

„J'ai fait cette année un voyage en Angleterre; l'objet, que j'avais particulièrement en vue était „d'observer les causes qui font, en général, réussir les entreprises industrielles dans un pays renommé

Wenn nun einmahl auf eine oder die andere Art die Revenüen der Unternehmung sicher gestellt sind, so werden sich die Mittel zur Fortsetzung des Baues auch finden, und ich erlaube mir in dieser Hinsicht die Idee eines hierortigen Herrn Theilnehmers der Unternehmung, dessen Nahmen Jedermann mit hoher Verehrung ausspricht, mitzutheilen; diesem gemäß sollte man zuerst auf den Bau der Bahn von Leopoldschlag bis Lest bedacht seyn, wofür die Summe sammt den Auslagen, die noch die erste Bahnhälfte betreffen, festzustellen ist, und z. B. 200,000 fl. C. M. beträgt, auf gleiche Weise sollen die Revenüen der Bahn bis Lest verpachtet seyn, wofür wir z. B. 40,000 fl. C. M. annehmen wollen. Sind nun beyde Summen sicher gestellt, so wäre der ganze Pachtschilling, der von der Benützung der Bahn von Budweis bis Lest eingeht, denjenigen Herren Actionären zuzuweisen, welche die benöthigten 200,000 fl. einzahlen und hiefür Actien nehmen. Es ist nun klar, daß bey diesem vortheilhaften Anbothe Jedermann gern Theil nehmen wird, und da dieß vorerst jedem Actionär frey steht, so kann sich auch Niemand verkürzt finden. Wenn nun alle Herren Actionäre pro rata ihrer Actien beytragen, so wird auch die Summe von 40,000 fl. gleichförmig vertheilt, und alle Actien genießen gleiche Dividenden, sollten aber einige Actien-Inhaber dermahlen nicht beytragen wollen, so hätten sie auch so lange keine Erträgnisse zu beziehen, bis die Bahn nicht ganz beendigt ist, und sie werden in ihrem Interesse, wie schon gezeigt wurde, diese Verzichtleistung gerne eingehen. — Dieser Plan scheint wirklich derjenige zu seyn, welcher am leichtesten auszuführen ist, und sich zugleich mit den gesellschaftlichen Statuten vereinigen läßt. Übrigens gehört die nähere Erläuterung dieses Gegenstandes zur Generalversammlung, die nächstens über einen oder den anderen Plan zum Besten aller Herren Theilnehmer entscheiden wird. —

§. 31. Bereits in dem Berichte vom December 1827 war ich bemüht, einige Fragen zu beantworten, welche über den Gang und die Grundsätze des Baues der Eisenbahn Aufschlüsse lieferten, und ich bin abermahl veranlaßt, zwey solche Fragen zu beantworten.

Die erste Frage besteht darin, warum bey unserer Bahn keine massiven Schienen verwendet und auf Stein befestigt wurden, um auf diese Weise die jährliche Erneuerung des Holzes zu ersparen.

Hierauf muß ich erwiedern, daß die Gründe, warum bey unserer Bahn keine Gußeisenschienen verwendet wurden, in meiner Abhandlung v. J. 1824 hinlänglich auseinander gesetzt sind, und daß man seither bey allen Bahnen ohne Ausnahme, die jetzt in Frankreich oder England hergestellt werden, keine Gußeisen- sondern Schmiedeisenschienen verwendet hat. Es war daher bey den Schmiedeisenschienen nunmehr die bloße Frage, ob sie auf Holz befestiget oder so massiv gemacht werden sollen, daß sie wie in England und Frankreich, auf steinernen Unterlagen (von 3 zu 3 Schuh entfernt) aufruhen.

In meinem Berichte vom December 1827 wird Seite 43 angeführt, daß bey der Darlington Bahn 3760 Centner gewalzte Schienen in der Längenstrecke von 4000 Wiener-Klaftern und zwar dort, wo die Bahn einfach liegt, verwendet sind. Bey der Eisenbahn von St. Etienne nach Lyon wiegen die gewalzten Schienen 3796 ½ Centner in der Strecke einer nied. öst. Meile *); wir können daher selbst, wenn man die Schienen etwas schwächer machen wollte, nicht leicht weniger als 3200 Centner für die Meile einfache Bahn annehmen. Um diese Schienen zu erzeugen, müßten erst die Walzwerke vorhanden seyn, da die gegenwärtigen Walzwerke in Österreich nur Blech erzeugen. Inzwischen liegt ein Anboth vom Herrn Töpper in Scheibbs vor, den Centner gewalzter Schienen loco Mauthausen um 12 fl. C. M. zu liefern, und da die Fracht bis zur Bahn mit wenigstens 15 kr. per Centner ausgeschlagen werden muß, so erhalten wir per Meile . . . . 39,200 fl. C. M.

Die gußeisernen Untersitzeln (pedestals) wiegen 6 Pfund per Stück, folglich wiegen 16,000 Stück 960 Centner, die in keinem Falle wohlfeiler, als zu 4 fl. 30 kr. zur Bahn geliefert werden, und daher kosten . . . . 4,320 „ —

„pour les succès en ce genre; et j'ai été confirmé dans le persuasion, que le manière d'administrer ces „entreprises contribue à leur succès, beaucoup plus que les connaissances techniques et „les procédés d'exécution, pour lesquels on vante cependant avec raison les Anglais."

Siehe Bulletin universel des sciences et de l'industrie, publié sous le direction générale de M. le Baron de Ferussac. Nr. 3. Mars 1826. pag. 199.

*) Bey der Eisenbahn von St. Etienne nach Lyon wiegen die gewalzten Schienen für jeden metre doppelte Bahn 56 Kilogramm, welches für die niederöster. Meile einfache Bahn 3795 ½ Wiener-Centner gibt. Siehe Segoin Compte Rendu, Seite 28.

Ferner werden 16,000 steinerne Unterlagen erfordert, wovon das Stück in der Baugegend der Eisenbahn in der gehörigen Größe und bey guter Qualität des Steines nicht weniger als 24 kr. C. M. kostet, folglich . . . . 6,400 fl. C. M.

Das Legen und Bohren der Steine sammt Anuageln und Richten der Schienen und sammt der Zufuhr derselben bis auf die Bauplätze, kostet nicht weniger per Meile als . . . . 2,080 „ —

Sonach zusammen 52,000 fl. C. M.

Dagegen kosten die bisher verwendeten Schienen bey der angenommenen Bauart für die Meile einfache Bahn (ohne Ausweichungsplätzen) . . . . 8,000 fl. C. M.
und die zugehörige Holzbahn ohne Geländer höchstens . . . . 4,000 „ —

Folglich zusammen 12,000 fl. C. M.,

woraus ganz einfach folgt, daß man in den ursprünglichen Baukosten bey jeder Meile 40,000, bey der 17 Meilen langen Bahn 680,000 fl. C. M. und bey dieser Bahn sammt Ausweichungsplätzen über 700,000 fl. C. M. bey der angenommenen Bauart erspart habe.

Inzwischen muß bey dieser Bauart das Holz von Zeit zu Zeit erneuert werden, und wenn diese Erneuerung alle 6 Jahre Statt findet, so beträgt sie bey jeder Meile jährlich den 6. Theil von 4000 fl. oder 666 fl. 40 kr., wogegen die Zinsen des für eine massive Bahn ausgewiesenen Mehrbetrags von 40,000 fl. per Meile jährlich nur zu 5 Procent gerechnet schon 2000 fl. betragen. Obgleich es nun bekannt ist, daß die Zugkraft desto mehr erleichtert wird, je massiver und unbiegsamer die Schienen sind, so ist anderseits doch unbezweifelt, daß dieser Unterschied dermahlen in keinem Falle die berechnete Mehrauslage von 700,000 fl. C. M. für eine massive Bahn verzinset hätte. Inzwischen ist es möglich und sogar wahrscheinlich, daß seiner Zeit, wenn die Holzpreise in der Gegend der Bahn erhöht und die Preise des gewalzten Eisens vermindert sind *), auch unsere Bahn mit massiven Schienen versehen wird, und da die gegenwärtig verwendeten Bahnschienen die Dimensionen der gewöhnlichen Radreifen haben und sehr wohlfeil in großen Parthien angekauft wurden, so wird der Verlust bey ihrer Veräußerung nicht bedeutend seyn.

§. 32. Eine zweyte Frage, welche man dermahlen erst zur Sprache gebracht hat, besteht darin, ob es nicht zweckmäßiger gewesen wäre, den Bau von Mauthausen anzufangen und gegen Budweis zu führen, während man im Gegentheile den Bau von Budweis angefangen, und gegen die Donau geführt hat. Da nun die Fuhrleute, welche das Salz dermahlen von Linz und Mauthausen nach Budweis zuführen, meistens Böhmen sind, so wäre die Zufuhr auf der Chaussée von Leopoldschlag nach Budweis ohne Zweifel wohlfeiler gewesen, wenn zuerst die Bahnhälfte von Mauthausen nach Leopoldschlag hergestellt worden wäre, und daher wären auch die Revenüen während der Zeit, als der Bau noch dauert, größer geworden, wenn man den Bau von Mauthausen angefangen hätte, — denn wenn der ganze Bau beendigt ist, hört diese Frage ohnehin auf.

Auf dieses ertheile ich folgende durch die, bey den hohen Behörden vorliegenden Acten, begründete Antwort:

Als ich das erste Mahl die Reise nach England antrat, bin ich durch die besondere Gnade Sr. Excellenz des Herrn Präsidenten der Commerz-Hofcommission, Philipp Ritter von Stahl und zwar mit Präsidial-Decret vom 21. August 1822, Zahl 746, mit mehreren Empfehlungsschreiben versehen worden, um mich über alles dasjenige in Kenntniß zu setzen, was bis dahin für die Verbindung der Moldau mit der Donau geschehen war. Meine Reise ging zuerst von Wien nach Linz, und dort erhielt ich bey dem hohen Landespräsidium die Aufklärung, daß der verdienstvolle k. k. Herr Baudirector Ferdinand Mayer, bereits im Jahre 1815, als derselbe die Baudirection antrat, die nothwendigen Erhebungen für die Anlage einer Eisenbahn von Lambach gegen Linz zu gemacht und im Jahre 1818 ein umständliches Elaborat der dortigen Landesregierung hierüber vorgelegt habe. In diesem wichtigen, mit aller Gründlichkeit, die sich von einem solchen erfahrnen Manne erwarten läßt, verfaßten Actenstücke waren folgende auch für unsere Unternehmung wichtige Angaben enthalten:

Nach den Nachweisungen des Gmundner Salz-Oberamtes sind zwischen den Jahren 1790 und 1800 im Durchschnitte jährlich 659,860 Centner Salz von Gmunden bis Zizelau (an die Ausmündung der Traun in die Donau) auf dem Traunflusse verführt worden. In diesem Zeitraume, wo die Preise beynahe unveränderlich blieben und deßhalb zum Berechnungsmaßstabe gewählt wurden, betrugen die Transportskosten mit Inbegriff aller Auslagen jährlich im Durchschnitte 101,413 fl. C. M. und die Schiffsfahrtserhaltungs-Arbeiten auf der Traun von Gmun-

*) Bey der Darlington Bahn hat der Wiener-Centner gewalzte Schienen 6 fl. 53 1/2 kr. C. M. gekostet.

den bis Zizlau 38,110 fl. C. M.; die gesammten Auslagen daher 139,523 fl. C. M., folglich kam die Verführung eines Centners von Gmunden bis Zizlau auf 12 $^{68}/_{100}$ kr. C. M. zu stehen. Weiter zeigte sich nach diesen Erhebungen, daß die Erhaltung der Schiffahrt in denselben Jahren an der obern Traun, d. i. von Gmunden bis Stodel nächst Lambach jährlich im Durchschnitte eine Auslage von 5490 fl. C. M. und die Transportkosten des verführten Salzes in derselben Strecke 33,620 fl. C. M. betrugen; an der untern Traun kostete die Schiffahrtserhaltung 32,600 fl. und die Transportirung des obigen Salzquantums jährlich 67,790 fl. C. M. Die *obere Traun* ist zwischen festen Ufern eingeschlossen und es waren zwar zur ursprünglichen Schiffbarmachung große Kosten erforderlich, nachdem aber dermahlen in dieser Flußstrecke solide Bauwerke schon bestehen, so erfordert die Erhaltung derselben keinen beträchtlichen Aufwand und der genannte würdige Herr Baudirector erachtete deßhalb am zweckmäßigsten diese Wasserstraße auch in der Zukunft für den Salztransport von Gmunden bis Stadel beyzubehalten; da jedoch die *untere Traun* von Stadel bis Zizelau so zerstreut und veränderlich ist, daß die Erhaltung ihrer Schiffbarkeit äußerst kostspielig wird, so legte derselbe hierüber folgende Anträge vor, nähmlich a) den Bau eines Schiffahrtscanals, der auf eine Million C. M. angeschlagen war, b) *den Bau einer Eisenbahn von Lambach bis Zizlau*, welche auf 280,000 fl. C. M. und c) die Beschränkung des Traunflusses in geordnete Ufer, welche auf 226,000 fl. C. M. angeschlagen war.

Aus dieser actenmäßigen Darstellung erhellet nunmehr:

1. Daß dem verdienstvollen Herrn Baudirector *Mayer* in Linz das Verdienst gebührt, bereits im Jahre 1818 die Eisenbahn von Lambach bis zur Donau unweit Linz vorgeschlagen zu haben.

2. Daß durch dieses Project, dessen Ausführung früher oder später von jedem Kunstverständigen zu erwarten war, nothwendiger Weise das Ende unserer Bahn an der Donau bestimmt wurde, denn hätte man unsere Bahn von Mauthausen zu bauen angefangen, so wäre die Bahn von Lambach nach Linz, zu deren Ausführung, wie ich bereits erwähnt habe, sich schon vor längerer Zeit eine Gesellschaft bey den hohen Behörden gemeldet hat, ohne Verbindung mit unserer Bahn geblieben, und dieß wäre nur durch eine Nebenbahn von 3 ½ Meilen Länge von Mauthausen nach Linz erreicht worden, welche, wie es die Terrain-Verhältnisse zeigen, nur mit großen Kosten herzustellen ist. Da nun im Jahre 1824 von dem Baue der Bahn von Lambach nach Linz noch keine Rede war, so konnte ich von dem Endpuncte unserer Bahn an der Donau noch *nicht vollkommen gewiß* seyn, und dieser Grund ist der *vorzüglichste*, aus welchem der Bau von Budweis und nicht von Mauthausen angefangen worden. Da nun gegenwärtig, wie in dieser Abhandlung gezeigt wurde, die Verhältnisse so geändert sind, daß nur *eine Bahn nach Linz* dem Interesse der Unternehmung vollkommen zusagt, so kann man sich nur Glück wünschen, daß der Bau der Bahn nicht in Mauthausen angefangen worden, es entfällt daher eine jede weitere Debatte über diesen Gegenstand.

Man muß übrigens nicht vergessen, daß die Fracht auf der Eisenbahn von Leopoldschlag bis Budweis viel wohlfeiler ist, als die Fracht auf der Bahn von der Donau bis Leopoldschlag, so wie denn auch in dem genannten Berichte vom 30. Jänner die Frachtkosten von Leopoldschlag bis Budweis mit 3 ½ kr. und von Mauthausen bis Budweis mit 9 ½ kr. angeschlagen sind, folglich die Frachtkosten auf der Donauseite um 3 kr. per Centner theurer berechnet wurden, um wie viel nun auch das Erträgniß bey der jetzt hergestellten Bahnhälfte größer wird.

Vielleicht wollte man noch bemerken, daß ich bey dem angeführten, mir bekannten Vorschlage vom Jahre 1818 den Bau der Eisenbahn von Lambach hätte anfangen und von dort über die Donau bis Budweis führen sollen, allein ich muß offen gestehen, daß ich mich als einzelner Privatmann nicht stark genug gefühlt habe, das System der Salzverführung auf der Traun und die dort bestandene k. k. Transportsregie umzustoßen, und es wäre wirklich sehr unklug gewesen, bey Beginn der Unternehmung mit solchen Neuerungen anfangen zu wollen; da jedoch gegenwärtig diese Regie aufgelöset wurde, so liegt es in dem größten Interesse unserer Unternehmungsgesellschaft, wie ich schon Seite 49 meines Berichtes vom December 1827 bemerkt habe, *die Eisenbahn über die Donau bis Gmunden oder auch nur bis Lambach zu verlängern*, und da die zweyte Bahn, wenn sie von einer andern Gesellschaft ausgeführt wird, unserer Unternehmung nie dieselben Vortheile gewähren wird, als wenn unsere Gesellschaft dieselbe herstellen würde, so wäre es im Interesse der letztern, *sich sogleich um das Privilegium für den Bau der Eisenbahn bis Lambach zu bewerben.*

Übrigens bleibt mir noch zu bemerken, daß das Allerhöchste Privilegium vom 7. September 1824, welches von mir erworben und dann an die Gesellschaft übertragen wurde (Beylage I) ausdrücklich laut §. 2 nur *für eine Bahn von der Donau bis zur Moldau zu gelten hat*, und daß nach §. 11 nur eine Bahn zwischen der Moldau und Donau nicht aber zwischen Budweis und Mauthausen in der bedungenen Zeitfrist herzustellen ist; wer also glauben wollte, die Bahn müsse *nach dem Wortlaute des Privilegiums* nach Mauthausen geführt werden, der kann sich durch genaue Überlesung desselben Privilegiums von seinem Irrthume leicht überzeugen.

§. 33. Es bleibt mir nunmehr noch übrig, einige Bemerkungen zu machen, welche die glückliche Beendigung der Unternehmung betreffen.

Bereits im Verlaufe dieser Darstellung wurde umständlich gezeigt, welche gegründeten Hoffnungen für die *Vermehrung des Frachtquantums* und somit auch für die *Erträgnisse der Unternehmung* vorhanden sind, und ich bin überzeugt, daß Jedermann, der diese Schrift aufmerksam durchliest und gründlich prüft, meine Ansichten über Vermehrung des Frachtquantums theilen werde. Inzwischen will ich auch hierüber ein Beyspiel anführen, und zu diesem Behufe die monathlichen Erträgnisse der Darlington Eisenbahn, wovon ich den gedruckten Ausweis besitze, mittheilen.

Diese Erträgnisse betrugen in den ersten 15 Monathen nach Eröffnung der Eisenbahn:

	Kohlen				Kalk				Kaufmannsgüter				Kutschen			Verschiedene Gegenstände			Total-Einnahme		
1825	Tonnen	L.	s.	d.	Tonnen	L.	s.	d.	Tonnen	L.	s.	d.	L.	s.	d.	L.	s.	d.	L.	s.	d.
October	2465½	446	15	11					234	22	11	11	26	1	8				495	9	6
November	3623½	708	16	11	138½	18	6	10½					27	0	6				754	4	3
December	4043½	838	8	6	85½	10	7	2					33	1	10				881	17	6
1826																					
Jänner	4345½	856	9	11					500½	33	16	11	27	8	6				917	15	4
Februar	3952½	722	18	7½	59½	7	18	8½	303½	30	11	6½	30	7	9				791	16	7½
März	5227½	1131	8	5	72¾	9	8	7	831	85	16	0½	39	9	2				1266	2	1½
April	5637½	967	17	2	831½	114	18	3	545½	48	15	6	16	13	4				1148	4	3½
May	6786½	1231	0	11	1469½	194	15	6	947½	89	6	6½	16	13	4				1531	16	3½
Juny	5901½	1081	0	7	1503½	213	1	8	1043½	96	0	3	16	13	4				1406	15	10
July	4814	1014	4	6	662	75	16	7	1008½	92	7	9	49	13	1				1232	1	11
August	3719	587	17	0	343½	41	14	4	1170½	115	9	5	64	2	0				809	2	9
Septemb.	7999½	1520	4	2	817½	115	2	9	927½	96	10	10	61	18	0				1793	15	9
October	7562½	1336	2	5	532	54	1	11	1181½	112	13	4	73	1	0	35	14	6	1611	13	2
November	6666½	1152	11	9	239½	25	5	4	1076½	118	9	7	51	4	6	87	13	4	1435	4	6
December	4945½	1027	10	5	99½	21	15	6	1079½	103	17	7	39	13	0	2	8	1	1195	4	7
	77690	14623	7	1½	6855	902	13	2½	10952	1046	7	0½	573	1	0	125	12	11	17271	4	0½

Wenn man hier die ersten drey und die letzten drey Monathe summirt, so findet man die Einnahme in den ersten drey Monathen mit 2131 L. 11 sh. 3 d. und in den letzten drey Monathen mit 4242 L. 2 sh. 3 d.; es hat sich sonach die Einnahme binnen 15 Monathen verdoppelt. Die Einnahme in den ersten zwölf Monathen nach Eröffnung der Bahn betrug nach dem obigen 13029 L. 2 sh. 2 ½ d. und unter dem 11. October 1828 schrieb mir der erste Director dieser Eisenbahngesellschaft Herr Edward Pease von Darlington, daß die Einnahme in dem zweyten Gebrauchsjahre der Bahn 18,000 L. und im dritten Jahre 23.000 L. betrug, und daß alle Aussicht vorhanden ist, daß die Erträgnisse noch größer werden, dem zufolge auch die Actien dieser Bahn, welche mit 100 L. eingezahlt wurden, bereits mit einem Prämium von 70 L. verkauft werden! *) Ich muß hiebey bemerken, daß diese Bahn bey ihrer Gründung so wenig Zutrauen fand, daß man nur mit größter Mühe die Subscribenten für 100,000 L. fand, und bey dem spätern Baue ein Darlehen von weitern 100,000 L. zu machen gezwungen war, und dennoch hat sich diese Unternehmung so vortheilhaft für ihre Theilnehmer bewährt! —

Bereits Seite 28 dieses Berichtes wurde angeführt, daß die Actien der ersten in Frankreich ausgeführten Eisenbahn von St. Etienne nach Andrezieux im ersten Jahre ihrer Benützung mit 25 Procent Agio verkauft wurden, und so bleibt auch für unsere Bahn die gegründete Hoffnung, welche der Erfolg gewiß rechtfertigen wird, daß die Actien, wenn die Bahn nur einmahl hergestellt ist, gewiß einen sehr vortheilhaften Course erreichen und daß Jedermann in den gemachten Erwartungen vollkommen zufrieden gestellt werde.

Es ist zu bedauern, daß nicht gleich bey der ursprünglichen Bildung der Gesellschaft mehrere Theilnehmer mit der Unternehmung vereinigt wurden, nachdem es unbezweifelt ist, daß eine jede neue, gemeinnützige und große Unternehmung bey einer bedeutenden Anzahl Theilnehmer weit mehr Gedeihen findet, als wenn wenige Personen dieselbe ausführen; was gemeinnützig werden soll, muß ein Eigenthum Vieler seyn, und wenn es sich im Besitze von Wenigen befindet, so macht es schon deßhalb den Neid und die Mißgunst rege. Wenn eine Nationalunternehmung viele Theilnehmer hat und einen großen Gewinn bringt, so wird der letztere unter viele Theilnehmer getheilt und verursacht sonach allgemeine Zufriedenheit: wenn jedoch die Unternehmung wenig trägt, so fällt dieser Verlust auf Viele, er ist sonach für jeden Einzelnen unbedeutend. Hieraus wird es erklärlich, warum in England die meisten Unternehmungen ausgeführt werden, wenn man auch während dem Baue sieht, daß sie nicht mehr rentiren, denn die Zubuße, welche auf einen Einzelnen entfällt, ist für denselben nicht bedeutend, und Keiner scheut sodann diesen unbedeutenden Beytrag, weil er ein Nationalwerk befördert hat. Es wäre zu wünschen gewesen, man hätte diese wichtige Bemerkung bey der Bildung unserer Unternehmung berücksichtigt.

Die Lyoner Eisenbahngesellschaft hatte nach den hierüber bekannt gemachten Berichten am 7. Juny 1826, als dem Tage der königlichen Genehmigung des Privilegiums bloß 19 Actionäre, die sämmtliche 2000 Actien, jede zu 5000 Franken und somit das Capital von 10,000,000 Franken unterzeichneten **); allein am 15. December 1827 betrug die Anzahl der Actionäre schon 229, welches für die Unternehmung gewiß ein sehr bedeutender Vortheil war. — Bey der Prager Kettenbrücken-Gesellschaft waren am Tage der ersten Generalversammlung am 15. December 1828 schon 822 Mitglieder der Gesellschaft, welche zusammen 1580 Actien eine jede zu 200 fl. oder die Summe von 316,000 fl. C. M. subscribirt hatten. — Die Prager Eisenbahngesell-

*) Die Stelle aus dem obigen Schreiben lautet folgender Weise: „Our railway continues to prosper, the last shares have been sold at 70 L. premium and more would be given; our amount of income in 1827 was 18,000 L., in 1828 it was upwards 23.000 L. that it goes on increasing and we think must do so more rapidly, ...

**) Die Nahmen dieser Actionäre sind: Boulard ainé mit 500 Actien, Garcias 500, Seguin frères 432, J. B. Biot 132, Boulard jeune 100, Armand 65, Bodin 50, Palais 40, le Comte Alexis de Noailles 35, Comynat 30, Brisson 20, Thénard 20, Humblot Conté 20, E. Biot 10, Milliere 10, S. Bernard 10, de Rumigny 10, Roard de Clichy 10, und F. Biot 6 Actien, jede zu 5000 Franken.

schaft hatte am 25. März 1828 nach einem mir vorgewiesenen Ausweise 97 Actionäre, welche zusammen 467 Actien, eine jede zu 500 fl. C. M. unterzeichnet hatten. — Dagegen waren bey unserer Unternehmung Anfangs 68 Actionäre vorhanden, und die Anzahl derselben beträgt gegenwärtig oder nach 4 Jahren, so weit es mir bekannt ist, nur 79. Der Grund hievon liegt wohl größtentheils auch darin, daß seit dem Anfange der Unternehmung über die näheren Verhältnisse derselben nichts im Publicum bekannt gemacht wurde, woher es denn geschieht, daß man noch jetzt sehr viele sonst unterrichtete Personen vorzüglich in den Provinzialstädten findet, welche weder wissen, daß die Unternehmung durch Actien begründet sey, wie hoch sich der Betrag einer Actie belaufe, daß man derselben noch beytreten konne u. s. w. Ich glaube daher, daß sobald die Erträgnisse der gegenwärtig hergestellten halben Bahn gesichert, und alle Beschlüsse für die Folge gefaßt sind, sogleich eine allgemein verständliche Darstellung der Verhältnisse und des Gewinnes der Unternehmung bearbeitet und dem Publicum öffentlich mitgetheilt werden sollte und man wird sich überzeugen, daß es an Theilnehmern in keinem Falle mangeln wird, wenn ihnen das Vortheilhafte der Sache auseinander gesetzt und eine Bürgschaft für die Folge geleistet wird.

Man hat bemerken wollen, daß bey unserer Unternehmung sehr viele nachtheilige Gerüchte und Streitigkeiten vorhanden seyen. — allein dieß ist bey jeder neuen Unternehmung der Fall, und wenn Streitigkeiten nur den Zweck haben, daß keiner Partey die unbedingte Herrschaft eingeräumt und im Gegentheile jeder Vorschlag debattirt und erst nach Beseitigung aller Widersprüche angenommen wird, so sind solche Streitigkeiten ein Vortheil für jede öffentliche Gesellschaft, und es ist mir wohl erlaubt, hier an das englische Sprichwort zu erinnern: „It goes never without opposition.“ — Man lese hierüber die Rede, welche der französische Staatsminister Herr Graf Alexis von Noailles als Director der Lyoner Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung der Actionäre am 20. December 1827 gehalten hat *), und man findet hierin, welchen Angriffen diese großartige Unternehmung in den öffentlichen Blättern und selbst in den Sitzungen der Deputirten-Kammer ausgesetzt war, und dennoch gedeiht diese Unternehmung zum Nutzen des Landes und ihrer Theilnehmer und der genannte Herr Staatsminister schloß mit Recht seine Rede mit den merkwürdigen Worten: „Vous en êtes arrivés, Messieurs, à ce point de prospérité et de succès, parce que vous n'avez entrepris qu'après avoir combiné, parce que vous n'avez commencé les travaux qu'après avoir réuni la totalité des souscriptions, parce que vous n'avez accepté que des actionnaires éclairés et capables de soutenir l'entreprise par leur fortune, autant que par leur sentiment et leurs lumières. Le plan lui-même est bien conçu, vous avez établi partout l'ordre et la plus sévère économie, comme la base de toutes vos opérations. Telle est la source de votre prospérité.“ —

Als in England der erste Canal von dem Ingenieur Brindley für den Herzog von Bridgewater von Manchester nach Liverpool vor beyläufig 80 Jahren erbaut wurde, war man in dem Publicum so sehr gegen diese Unternehmung gestimmt, daß der Herzog und der Ingenieur in allen öffentlichen Blättern auf die heftigste Weise angegriffen wurden, der Herzog war von Jedermann verlassen, mußte alle seine Besitzungen verschulden, allein kurze Zeit nach dem Anfange der Benützung des Canals änderte sich die allgemeine Stimme, der Herzog wurde durch diesen Canal einer der reichsten Männer in ganz England und bald legte man in allen Theilen und nach allen Richtungen im Lande Canäle an.

Ich glaube dieß sind Beyspiele genug, um auch bey unserer Unternehmung ein günstiges Resultat in der Folge vorauszusehen, und es bedarf nur des Muthes und der Ausdauer, um zu dem gemeinsamen Ziele zu gelangen. Ich habe es aus dieser Ursache in dem gegenwärtigen Augenblicke für meine Pflicht gehalten, den Herren Theilnehmern der Eisenbahn und dem Publicum die Vortheile der Unternehmung bey ihren in vieler Hinsicht veränderten Verhältnissen neuerdings auseinander zu setzen und ich hoffe, daß meine redliche Absicht dabey von Jedermann erkannt werden wird.

§. 34. Aus dem bisherigen ergibet nun der unbestreitbare Schluß, daß die Unternehmung, welche anfänglich mit dem Unternehmungsfond von einer Million Gulden C. M. ausgeführt werden sollte, dermahlen bey zweckmäßiger Einleitung und Wirthschaft nicht über 1,600,000 fl. C. M. kosten könne; daß jedoch die Verzinsung der Unternehmung, wenn sie ganz hergestellt ist, noch immer wenigstens 10 Procente betrage, wie man anfangs erwartet hatte, und daß es daher in dem größten Interesse aller Herren Theilnehmer sey, die ganze Bahn so schnell als möglich zu beendigen. —

*) Siehe Rapports du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de St. Etienne à Lyon à l'assemblée générale des actionnaires, du 20 Decembre 1827. Paris 1828.

Nachdem die vorgenannte Darstellung bereits größten Theils abgedruckt war, wurde mir das Resultat der Licitation vom 9. Februar l. J. für die dießjährige Salzfracht aus Prag mitgetheilt. Der Preis, welcher bey dieser Licitation pr. Centner und Meile erstiegen wurde, betrug 2 94/128 kr., welches zwar den gesteigerten Getreidepreisen noch keineswegs entspricht, allein demungeachtet das günstige Resultat für die Unternehmung gewährt, daß nach Abzug der bedungenen 5 Procente ein Betrag von 36 3672/10000 kr. für den Centner Salzfracht an die Unternehmung gezahlt wird. Da nun in dem Berichte der gesellschaftlichen Direction vom 30. Jänner die Salzfracht bloß zu 30 kr. angenommen, und hiebey ein reines Erträgniß von 10,217 fl. für die jetzt hergestellte halbe Bahn berechnet wurde, so folgt, daß bey gleichen Voraussetzungen im Falle heuer wie bisher 300,000 Centner Salz nach Budweis verführet werden, die Erträgnisse der Bahn 42,000 fl., wenn aber die von mir verfaßte Berechnung Seite 37 zum Grunde gelegt wird, die Erträgnisse der Bahn in diesem Jahre 57,000 fl. C. M. betragen, woraus daher folgt, daß der bisher verwendete Fond mit wenigstens fünf Procent sich schon in diesem Jahre verzinse; die Herren Theilnehmer der Unternehmung erhalten auf diese Weise das erste Belege für die Vortheile der Unternehmung und ich hoffe, daß mir binnen einigen Jahren Jedermann, dem an der Unternehmung liegt, für die Bekanntmachung dieser, bey dem Drange der Zeit binnen 10 Tagen verfaßten Darstellung, einigen Dank zollen wird.

Wien, den 12. Februar 1829. Der Verfasser.

Privilegiums = Urkunde

für den

Professor Franz Anton Ritter von Gerstner zur Errichtung einer Holz= und Eisenbahn, zwischen der Moldau und Donau.

Wir Franz der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Österreich; König zu Ungarn, Böheim, Galizien und Lodomerien ꝛc. ꝛc., Erzherzog zu Österreich ꝛc. ꝛc.

Nachdem Uns der Professor Franz Anton Ritter von Gerstner allerunterthänigst gebethen hat, ihm ein ausschließendes Privilegim zu dem Baue einer zwischen Mauthausen und Budweis die Donau mit der Moldau verbindenden Holz= und Eisenbahn zu ertheilen, so haben Wir Uns in Erwägung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens bewogen gefunden, ihm das angesuchte Privilegium auf fünfzig nach einander folgende Jahre mit folgenden Concessionen, und unter nachstehenden Bedingungen zu verleihen:

Erstens: Dem Unternehmer Ritter von Gerstner soll es nähmlich freystehen, einen oder mehrere Theilnehmer zur Ausübung dieses ihm Allergnädigst bewilligten Privilegiums aufzunehmen; falls jedoch diese Vereinigung die Eigenschaft einer öffentlichen Actien=Gesellschaft annähme, hat derselbe den Actien=Plan zur vorläufigen Genehmigung vorzulegen.

Zweytens: Da dieses Privileginm nur für eine Bahn von der Donau bis zur Moldau zu gelten hat, so hat der Unternehmer, wenn er in der Folge eine Ausdehnung desselben auf die Eröffnung von Seitenbahnen wünschen sollte, besonders darum bittlich einzukommen und Unsere Entscheidung abzuwarten.

Drittens: Der Bau dieser Bahn soll bey seiner Ausführung nach den für öffentliche Straßen bestehenden Gesetzen behandelt werden, nur hat der Unternehmer, bevor zur Abschätzung der zu dem Baue benöthigten Gründe geschritten wird, mit den Eigenthümern eine gütliche Ausgleichung zu versuchen.

Viertens: Auch hat derselbe, wie er sich selbst dazu angetragen hat, da, wo die Eisenbahn eine bestehende nothwendige Straße durchschneidet, die Verbindung der Straße über oder unter der Bahn auf eine brauchbare Art herzustellen, dann wo der Grund einer schon bestehenden Straße zu der Bahn verwendet wird, eine andere Straße von demselben Zustande, wie die eingezogene, herzurichten.

Fünftens: Bey Anlegung eigener Packhöfe nebst Beamten=Wohnungen, Schmieden, Wagnereyen und Stallungen, dann bey Errichtung eigener Wirthshäuser an der Bahn hat sich der Unternehmer den bestehenden Gesetzen und Provinzial=Verfassungen zu unterziehen, und hinsichtlich der für die Bahn eingelös'ten Grundstücke und Gebäude, so wie bezüglich des Unternehmungs=Capitals, wird ihm keine andere Befreyung oder Ausnahme von Steuern, so wie von öffentlichen und Gemeinde=Lasten zugestanden, als welche nicht schon in den bestehenden Gesetzen gegründet ist.

Sechstens: Bey den an der Eisenbahn vorfallenden Diebstählen oder boshaften Beschädigungen soll sich genau nach den bestehenden Gesetzen gerichtet werden.

Siebentens: Wir berechtigen den Unternehmer auf dieser Bahn alle Arten Güter und Waaren mit eigenen Wagen zu verführen, auch diese Befugniß an Andere unter den von ihm festzusetzenden Bedingungen zu überlassen.

Achtens: Von Seite der Staatsverwaltung wird während der Dauer des Privilegiums diese Bahn nie anders in Anspruch genommen werden, als daß der Unternehmer selbst die zu transportirenden Gegenstände verführe, und demselben dafür die Fracht, wie solche für die Privat=Güter von ihm bestimmt, oder von Fall zu Fall durch freywillige Übereinkunft besonders bedungen werden wird, bar bezahlt werde.

Neuntens: Gleichermaßen wird während der Dauer des Privilegiums von Seite der Staatsverwaltung an der von dem Unternehmer hergestellten Holz= und Eisenbahn keine Wegmauth errichtet und eingehoben werden. Was aber Waaren=Zölle, Verzehrungs=Abgaben und dergleichen betrifft, muß sich in dieser Hinsicht lediglich nach den allgemeinen Vorschriften benommen werden.

Zehntens: Nach Ablauf der fünfzig Privilegial-Jahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobiliar-Zugehörungen seiner dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frey schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst, oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewähret hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zur Erneuerung des Privilegiums herbeyzulassen.

Eilftens: Schlüßlich bestimmen wir ausdrücklich, daß dieses Privilegium als nicht ertheilt, und bezüglich als erloschen anzusehen sey, wenn binnen Jahresfrist vom heutigen Tage an, nicht wenigstens eine Meile der Holz- und Eisenbahn erbauet ist, oder wenn innerhalb sechs Jahren von obbezeichnetem Tage an gerechnet, die ganze Bahn zwischen der Moldau und der Donau nicht ganz beendiget ist.

Wenn nun die gesetzmäßigen Bedingungen getreulich in Erfüllung gebracht werden, so soll der Unternehmer nicht nur dieses ihm verliehenen a. g. Privilegiums sich zu erfreuen haben, sondern Wir verordnen zugleich, daß während fünfzig Jahren von dem Tage der öffentlichen Kundmachung dieser Urkunde anzufangen, sich außer ihm, dessen Erben oder Cessionaren Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Holz- und Eisenbahn zwischen der Donau und der Moldau zu errichten, bey einer Geldstrafe von Einhundert Species-Ducaten in jedem Übertretungsfalle, wovon die Hälfte dem Armenfonde des Ortes, wo das Erkenntniß in erster Instanz gefällt wurde, die andere aber dem Privilegirten zuzufallen hat, unnochsichtlich durch das im Lande, wo die Übertretung geschieht, befindliche Fiscalamt einzutreiben ist: Wie dann auch den Übertreter dieses Privilegiums noch insbesondere Unsere Allerhöchste Ungnade treffen, und es dem Privilegirten insbesondere vorbehalten seyn soll, ihn wegen alles erweislichen Schadens zum Ersatze vor dem ordentlichen Richter zu belangen.

Den Behörden, die es betrifft, ertheilen Wir insbesondere den gemessensten Befehl über die Handhabung dieses Privilegiums und die damit verbundenen Bedingungen zu wachen.

Das meinen Wir ernstlich.

Wien, am 7. September 1824.

(L. S.) Franz.

Beylage 2.

An die Direction der priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft.

N. $\frac{9019}{498 \text{ S.}}$

Note.

Se. Majestät geruhten über ein Gesuch der Direction der priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft vom 16. Jänner l. J., mit der Allerhöchsten Entschließung vom 30. März Allergnädigst zu gestatten, daß derselben vom 1. April 1829 anzufangen, der Salztransport auf der Strecke von Linz und Manthausen bis Budweis, auf sechs nach einander folgende Jahre, außer dem Licitations-Wege, jedoch unter der von ihr angebothenen Bedingung überlassen werde, daß sie dafür jenen Frachtlohn empfange, welcher für den böhmischen Salztransport auf den übrigen Strecken bey der alljährig abzuhaltenden öffentlichen Versteigerung erzielt werden wird, und daß sie von dem ausfallenden Betrage 5 von Hundert zurücklasse, aber auch zugleich auf ausdrücklichen Allerhöchsten Befehl bedeutet, daß, falls in der Zwischenzeit der Salzfreyhandel auf die Provinz Böhmen ausgedehnt werden sollte, dieses aus Allerhöchster Gnade bewilligte Zugeständniß, sogleich als erloschen anzusehen sey, und daraus für die Gesellschaft keine wie immer gearteten Ansprüche abgeleitet werden können.

Dieses wird der Direction in Folge Auftrags der hochlöblichen k. k. allgemeinen Hofkammer vom 8. April, Z. $\frac{15078}{1252}$ bekannt gemacht.

K. K. Zollgefällen-Administration.

Prag, am 3. May 1828.

Pußwald m. p.,
k. k. Gubernialrath und Zollgefällen-Administrator.

Summarischer Ausweis

aus den verfaßten Tabellen der k. k. Zolladministrations-Rechnungs-Confectionen in Wien, Prag und Linz über die Salzzufuhr nach Böhmen, und den Stand der Population in den Jahren

1811 bis 1828.

Im Militär-Jahre	Zufolge den ämtlichen Ausweisen betrug die Zufuhr des Salzes in das Königreich Böhmen, von							Accordirter Frachtlohn zu Lande pr. Ctnr. u. Meile.	Stand der Population an Einheimischen und Fremden.
	Linz.	Mauthausen.	Stockerau.	Kornenburg.	Stein.	aus Mähren.	Zusammen.		
	Centner.							kr.	
1811	127,814	166,468	50,544	18,908	14,061	66,074	443,869	16 Bankz	3,121,135
1812	155,879	230,812	31,147	65,442	37,765	116,011	637,056	8 W. W.	3,125,644
1813	120,098	155,598	30,152	44,417	7,335	155,312	512,912	6 »	3,208,373
1814	95,369	181,776	12,262	38,834	4,195	27,766	360,202	6½ »	3,118,511
1815	113,910	158,634	34,786	21,988	2,340	15,439	347,097	7½ »	3,148,719
1816	173,515	214,484	18,673	27,344	5,768	37,324	477,108	10 »	3,196,598
1817	146,389	188,774	24,720	25,138	10,005	57,829	452,855	} 10⅛ »	3,241,524
1818	143,311	316,388	52,212	35,863	10,067	86,972	644,813		3,279,877
1819	97,745	266,675	46,561	28,048	3,297	32,962	475,288		3,325,306
1820	74,756	102,765	17,689	25,264	1,534	28,407	250,415	} 2¼ C. M.	3,384,293
1821	79,702	149,986	35,858	33,660	3,966	32,307	335,459		3,424,936
1822	79,492	177,971	66,639	16,697	2,466	18,484	361,749	$2\frac{13}{24}$ »	3,482,548
1823	83,780	212,128	49,116	23,608	3,739	5,314	377,685	$2\frac{1}{3}$ »	3,533,536
1824	134,912	184,336	56,331	34,636	13,160	7,919	431,294	$2\frac{9}{32}$ »	3,586,028
1825	62,539	160,308	63,319	61,101	3,016	5,013	356,196	$2\frac{1}{5}$ »	3,624,223
1826	89,409	127,677	54,255	56,500	3,887	6,408	338,136	$2\frac{1}{6}$ »	3,689,604
1827	51,120	125,835	25,108	21,506	—	4,436	226,005	$2\frac{1}{5}$ »	3,706,957
1828	107,703	187,602	71,539	45,607	—	3,972	416,423	$2\frac{11}{18}$ »	*)
Sum.	1,937,443	3,306,217	740,891	624,561	127,501	707,949	7,444,568		

Anmerkung 1. Der jeweilige Localstand des in Böhmen garnisonirenden Militärs beträgt ungefähr 15000 Mann.
2. Das Salzamt in Stein wurde vor zwey Jahren aufgehoben.

*) Für das Militärjahr 1828 ist die Population noch nicht ausgewiesen worden.

Beylage 4.

Ausweis

über die im nachbenannten Zeitraume auf der Straße von Budweis bey dem k. k. Hauptzollamte Linz angekommenen, und von selbem aus wieder über Budweis nach Böhmen spedirten Kaufmannsgüter.

Im Militär-Jahre	Handelsgüter		Zusammen
	von Budweis nach Linz gekommene	von Linz über Budweis spedirte	
	Centner		Centner
1811	100,248	31,653	131,901
1812	107,172	34,640	141,812
1813	108,652	35,415	144,067
1814	107,327	35,323	142,650
1815	107,679	35,518	143,197
1816	109,100	35,252	144,352
1817	99,694	35,409	135,103
1818	106,768	35,863	142,631
1819	107,186	35,263	142,449
1820	107,774	34,915	142,689
1821	104,901	35,454	140,355
1812	111,754	40,579	152,333
1823	111,787	40,860	152,647
1814	115,763	45,062	160,825
1825	116,888	45,431	162,320
1826	108,250	39,720	147,970
1817	114,840	44,336	159,176
1828	107,630	40,092	147,722
Summa	1,953,413	680,786	2,634,199

K. K. Z. G. Administrations-Rechnungs-Confection.

Anmerkung. In dem mir zugestellten Berichte, welchen die k. k. oberöster. Zoll-Gefällenverwaltung als Einbegleitung obiger Tabelle für die Jahre 1811 bis 1825, unter dem 12. Juny 1826, Zoht 217½, an das hochlöbl. Landespräsidium zu Linz erstattete, wird angeführt: „Der obige Ausweis über die verführten Kaufmannsgüter wurde „nach allen zu Gebothe stehenden Mitteln mit möglichster Verläßlichkeit verfaßt, und stützet sich theils auf die „Zollregister des Hauptzollamtes Linz, theils auf Mittheilungen derjenigen Linzer-Handlungshäuser, welche sich „mehr oder weniger mit Güterspeditionen beschäftigen, so zwar, daß jene Güter, welche gemäß ihrer Bestimmung „in die Amtshandlung des Hauptzollamtes, entweder als Consumo-, Transito- oder Esito- und endlich Consumo-„Anweisgüter gelangen, und in den Zollregistern aufgeführt werden müssen, aus diesen Registern, eigentlich aus „denen, bey dem Amte zurückbleibenden Abschriften (Rappularien) ausgezogen, der Überrest aber, welcher nur „solche inländische Artikel und Gegenstände enthält, die gesetzlich einer gefällsämtlichen, mit einer förmlichen Ver-„buchung verbundenen Behandlung nicht bedürfen, noch den Vormerkungen der Handlungshäuser aufgenommen, „und in den Ausweis aufgeführt worden ist. Da nun bey diesem ämtlichen und kaufmännischen Verfahren, wenig-„stens das Sporco-Gewicht, Post für Post vorgeschrieben wird, so war es auch thunlich, das Gewicht solcher Versen-„dungen möglichst pünktlich nachzuweisen; dagegen sind unter diesen Gewichtsbeträgen die inländischen ge-„meinen Erzeugnisse des Bodens, und nahmentlich das Getreide nicht enthalten.

aus dem Markte 1828 bestandenen monathlichen und ganzjährigen Getreide=

Im	e													
	1827						1828							
	isch e M e tz e n													
	Korn.		Gerste.		Hafer.		Weitzen.		Korn.		Gerste.		Hafer.	
	h r u n g:													
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Jänner	3	16	2	19	1	52	8	24	6	38	4	38	2	21
Februar	3	17	2	32	1	56	8	42	6	39	4	36	2	21
März	3	54	2	54	2	18	8	51	7	7	4	43	2	30
April	4	1	2	49	2	17	9	20	7	45	5	1	2	32
May	4	2	2	50	2	15	9	40	7	57	6	15	2	36
Juny	4	9	3	3	2	22	9	54	7	51	6	44	2	43
July	3	35	3	7	1	58	9	21	6	35	5	26	2	35
August	4	21	2	54	1	39	8	29	6	39	4	19	2	15
September	5	31	3	29	2	6	8	52	7	25	4	57	2	28
October	5	58	3	53	2	15	9	25	7	40	6	47	2	44
November	6	37	4	8	2	23	9	20	7	27	5	56	2	36
December	6	52	4	15	2	22	8	51	6	56	5	32	2	28
Ganzjähriger Durch	4	37½	3	11¾	2	8¼	9	5½	7	13¼	5	9½	2	30¾

Strandl m. p.,
Bürgermeister.

Link m. p.,
Maltreff.

Beylage

aus dem Jahre 1828 bestandenen monathlichen und ganzjährigen Getreid-

In	1828														
	Metzen														
	Hafer.			Weitzen.			Korn.			Gerste.			Hafer.		
	fl.	kr.	pf.	fl.	kr.	pf.	fl.	kr.	pf.	fl.	kr.	pf.	fl.	kr.	pf.
Jänner	1	45	—	8	31	1	6	41	1	4	—	2	2	24	2
Februar	1	57	2	8	24	3	6	24	2	3	58	3	2	26	—
März	2	9	—	8	17	2	6	30	—	4	4	1	2	31	3
April .	2	17	—	8	34	1	6	45	2	4	9	3	2	39	2
May .	2	15	3	8	15	2	6	21	3	4	1	3	2	33	1
Juny .	2	19	1	8	1	3	6	3	2	4	1	2	2	34	3
July .	2	—	2	8	3	3	6	40	3	3	57	2	2	38	2
August	2	18	2	8	25	1	5	59	2	4	18	—	2	51	2
Septemb	2	13	2	8	50	1	6	27	2	4	37	3	3	10	—
October	2	11	3	8	24	1	6	10	1	4	59	—	3	7	—
November	2	20	1	8	43	3	6	26	—	4	45	—	2	58	3
December	2	29	3	8	48	3	6	29	1	4	51	2	2	57	—
	6	17	3	101	21	—	75	59	3	51	25	1	32	52	2
Ganzjährige	2	11	1	8	26	3	6	19	3	4	17	—	2	44	1

Anmerkung.

Außer den nächsten Umgebungen kommt das Getreide vorzüglich aus nachbenannten Gegenden auf die Welser Märkte, als aus dem größten Theile des Hansruckviertels, und aus jenem anliegenden Theile des Traunviertels, der näher an Wels, als an Enns, Steyer und Gmunden gelegen ist, aus Böhmen kommt nicht immer, aber doch in Zeiten, da die Preise hier höher stehen, und die Zufuhr mit Fracht und Mäuthen sich rentirt und zwar vorzüglich Hafer, der wegen seiner mehreren Güte gesucht wird, Getreide hieher, es wird auch nicht selten selbst aus Hungarn vorzüglich Weitzen hieher geführt.

Kann m. p.,
Syndicus.

